



Printed in G

Personentarifreform

und

Zonentarif.

Von

Franz Ulrich,
Geh. Regierungs- und vortragender Rath im Ministerium
der öffentlichen Arbeiten.



Berlin.
Verlag von Julius Springer.
1892.

DRUCK VON H. S. HERMANN IN BERLIN.

Inhaltsverzeichniss.



Einleitung.

In den letzten Jahren hat die Frage der Reform der Eisenbahn-Personentarife die öffentliche Meinung in Deutschland wie in andern Ländern in nicht geringem Masse beschäftigt. In Deutschland allerdings ist diese Reformfrage viel älter, sie hat schon vor 20 Jahren und länger die Gemüther erregt. Damals wie neuerdings waren es die Veröffentlichungen kühner Reformpläne und die sich hieran knüpfenden Agitationen, welche das grössere Publikum und weitere Kreise für die Reform der Personentarife interessirten, und auch wenn man mit diesen Reformplänen nicht übereinstimmt, so wird man doch nicht läugnen können, dass sie insofern günstig für das Zustandekommen einer Reform gewirkt haben, als sie die Nothwendigkeit einer solchen stärker betonten und diese Frage aus den Kreisen der Eisenbahnverwaltungen und Fachmänner in die öffentliche Erörterung herüberführten.

In den Eisenbahn-Kreisen hat aber die Erörterung der Personentarifreform auch dann fortgedauert, als die erste öffentliche Bewegung für diese Frage nach kurzer Dauer wieder eingeschlafen war; auch wer nicht in der Eisenbahnverwaltung in diesen Fragen beschäftigt war, wird, wenn er sich die Mühe nehmen will, die letzten 20 Jahrgänge der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen durchzusehen, hieraus die Ueberzeugung schöpfen, dass die Eisenbahnverwaltungen und Fachmänner nicht aufgehört haben, dieser wichtigen Frage ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. Wenn

trotzdem ein günstiges Ergebniss bisher nicht erreicht und eine Reform nicht zu Stande gekommen ist, so lag dies in den grossen Schwierigkeiten, welche einer Lösung der Reformfrage in Theorie und Praxis entgegenstanden. In der Theorie war die Frage, welcher Personentarif der beste sei, keineswegs geklärt und ihre Lösung durchaus nicht einfach, in der Praxis stiess die Durchführung einer Reform auf die verschiedenartigsten und stärksten Hindernisse. In beiden Richtungen sind indess unleugbare Fortschritte gemacht. Ueber die Ziele, welche eine durchführbare Reform der Personentarife in Deutschland in das Auge zu fassen hat, ist wenigstens in den Kreisen der Fachmänner und Eisenbahnverwaltungen mehr Klarheit und Uebereinstimmung gewonnen, durch die fast vollendete Verstaatlichung der deutschen Privatbahnen sind wesentliche Hindernisse einer Reform aus dem Wege geräumt.

Als das Ziel einer Reform ist die Herstellung eines einheitlichen, möglichst einfachen und ermässigten Personentarifs für alle deutschen Eisenbahnen zu bezeichnen, welcher zugleich eine genügende Verzinsung des Eisenbahn-Anlagekapitals sichert. Letzteres ist nothwendig, weil dies Anlagekapital noch nicht getilgt ist und dessen Zinsen wenigstens bei den Staatsbahnen sonst durch Steuern aufgebracht werden müssten. Die an sich wünschenswerthe Ermässigung der Personentarife darf also diese Grenze nicht überschreiten — eine an sich schon nicht leichte Aufgabe, welche aber dadurch noch wesentlich erschwert wird, dass die deutschen Bahnen nicht in einer Hand sind, sondern dem Reich, verschiedenen Bundesstaaten und Aktiengesellschaften gehören, und dass ihr Anlagekapital sehr verschieden hoch ist.

Nicht minder schwierig ist die Herstellung der Einheitlichkeit und Einfachheit des Personentarifs, wegen der bestehenden ausserordentlichen Verschiedenheit in Tarifbestimmmungen, Einheitssätzen und Ausnahmetarifen, wie sie sich aus der nachfolgenden kurzen Darstellung der Entwickelung der deutschen Personentarife zur Genüge ergiebt.

Im Anfang bestanden in Deutschland drei Wagenklassen, welche wenigstens in den Personenzügen regelmässig eingestellt wurden, während in den Schnell- und Kurierzügen häufig nur die I. und II. oder nur die I. Klasse verkehrten. Seit den fünfziger Jahren wurde auf einem grossen Theil der norddeutschen Bahnen eine IV. Klasse eingeführt. Diese Neuerung wurde aber von den süddeutschen Bahnen nicht nachgeahmt, infolge dessen die Klassifikation im deutschen Personenverkehr zur Zeit keine einheitliche ist; in Norddeutschland bestehen meist vier Klassen und 25 kg Freigepäck für die drei ersten Klassen, in Süddeutschland drei Klassen und kein Freigepäck. Sehr verschieden sind auch die Bestimmungen für Rückfahrkarten sowohl in Bezug auf die gewährten Ermässigungen, als auf die Gültigkeitsdauer und betreffs der Benutzung derselben in Schnellzügen. Ausser den Rückfahrkarten giebt es noch eine ganze Zahl von ausnahmsweisen Ermässigungen. Dazu gehören Sommer- und Rundreisekarten für bestimmte Reisen mit festen Preisen und zusammenstellbare Rundreisekarten, ferner Ausnahmesätze für Zeitkarten, Arbeiterkarten, Schülerkarten, Ermässigungen für Gesellschaften, auch alle diese verschiedenartig bei den verschiedenen deutschen Bahnen in Einheitssätzen und Bestimmungen. Die Einheitssätze für die regelmässigen Tarife im Personen- und Gepäckverkehr sind für die grösseren deutschen Bahnen folgende:

Bezeichnung der Eisenbahnen	Einfache Fahrt				Gepäckfracht für 100 kg und 1 km in Pf	
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse		
	für die Person und das km in Pfennigen					
I. Staatsbahnen.						
Badische Staatsbahn:						
Personenzüge . . .	8,0	5,3	3,4	—	5,6	kein Freigepäck.
Schnellzüge	9,1	6,4	4,5	—		
Bayerische Staatsbahn:						
Personenzüge . . .	8,0	5,3	3,4	—	3,5	kein Freigepäck.
Schnellzüge	9,1	6,4	—	—		

Bezeichnung der Eisenbahnen	Einfache Fahrt I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Gepäckfracht für 100 kg und 1 km in Pf.	
	für die Person und das km in Pfennigen					
Württembergische Staatsbahn:						
Personenzüge . . .	8,0	5,3	3,4	—	3,5	kein Freigepäck.
Schnellzüge	9 1	6,4	4,5	—		
Reichsbahn in Elsass-Lothringen:						
Personenzüge . . .	8,0	5,3	3,4	—	4,24	kein Freigepäck.
Schnellzüge	9,1	6,4	4,5	—		
Main-Neckarbahn:						
Personenzüge . . .	7,0	4,6	3,0	—		kein Freigepäck.
Schnellzüge	8,1	5,6	4,0	—		
Mecklenburg. Friedrich-Franzbahn:						
Personenzüge . . .	9,0	6,33	4,67	2,33	5,175	25 kg Freigepäck.
Schnellzüge	9,0	6,33	4,67	—		
Oberhessische Eisenbahn:						
Personenzüge . . .	8,0	6,0	4,0	—	5,0	25 kg Freigepäck
Oldenburg. Staatsbahn:						
Personenzüge:						
Lokalverkehr . .	6,0	4,5	3,0	2,5	4,0	25 kg Freigepäck.
direkter Verkehr .	8,0	6,0	4,0	—	5,0	
Sächsische Staatsbahn:						
Personenzüge . . .	8,0	6,0	4,0	2,0	5,33	25 kg Freigepäck.
Schnellzüge	9,0	6,67	4,67	—		
Preussische Staatsbahnen:						
Personenzüge . . .	8,0	6,0	4,0	2,0	5,0	25 kg Freigepäck.
Schnellzüge . . .	9,0	6,67	4,67	—		
II. Privatbahnen.						
Pfälzische Bahnen:						
Personenzüge . . .	8,0	5,3	3,4	—	5,6	kein Freigepäck
Schnellzüge	9,1	6,4	—	—		
Hessische Ludwigsbahn:						
Personenzüge . . .	8,0	5,3	3,4	2,0	5,6	kein Freigepäck.
Schnellzüge	9,1	6,4	4,5	—		
Lübeck-Büchener Bahn:						
Personenzüge . . .	8,0	6,0	4,15	2,30	8,0	25 kg Freigepäck.
Schnellzüge	8,67	6,67	4,67	—		
Ostpreussische Südbahn:						
Personenzüge . . .	8,0	6,0	4,0	2,0	5,0	25 kg Freigepäck.
Marienburg-Mlawka:						
Personenzüge . . .	8,0	6,0	4,0	2,33	8,0	25 kg Freigepäck

Abgesehen von den verschiedenartigen Ausnahmetarifen mit ihren verschiedenen Tarifbestimmungen und Ermässigungen, deren möglichste Beseitigung zur Vereinfachung des Personentarifs geboten ist, bestehen also auch noch bei den regelmässigen Tarifen grundsätzliche Verschiedenheiten zwischen den nord- und süddeutschen Bahnen, eine Art tarifarischer Mainlinie. Nördlich des Mains haben die meisten Bahnen vier Wagenklassen und 25 kg Freigepäck, südlich des Mains drei Wagenklassen und kein Freigepäck. Bei den preussischen Staatsbahnen gelten ausserdem die Rückfahrkarten ohne Zuschlag für Schnellzüge, bei den meisten andern Bahnen wird ein Zuschlag erhoben. Diese Gegensätze auszugleichen, eine sowohl den Interessen des Verkehrs wie der Eisenbahnen entsprechende Lösung zu finden, ist die Aufgabe einer Tarifreform. Es wäre offenbar viel leichter, wenn die norddeutschen und süddeutschen Bahnen jede Gruppe für sich getrennt eine Reform durchführen wollten, und zumal für die preussischen Staatsbahnen lag bei ihrer grossen Ausdehnung ein solcher Gedanke nahe. Die preussische Staatseisenbahnverwaltung ist aber von vornherein von der Anschauung ausgegangen, dass der politischen und wirthschaftlichen Einheit Deutschlands ein solches Vorgehen nicht entspräche, und dass bei der Ausdehnung des Reiseverkehrs innerhalb Deutschlands nur durch eine einheitliche Neuordnung der Personentarife auf allen deutschen Bahnen eine wirksame Abhülfe für die bestehenden Uebelstände geschaffen werden könne.

Von diesen Gesichtspunkten aus hat die preussische Staatseisenbahnverwaltung im vorigen Jahre einen Reformvorschlag gemacht, welcher wohl geeignet schien, das erstrebte Ziel zu erreichen, weil er in den vorerwähnten grundsätzlichen Verschiedenheiten den süddeutschen Bahnen das weiteste Entgegenkommen bewies, eine Vereinfachung des Systems durch Beseitigung aller unnöthigen Ausnahmebestimmungen und Tarife gewährleistete und zugleich eine weitgehende Ermässigung der Fahrpreise herbeiführte, welche

sich für die preussischen Staatseisenbahnen nach angestellten Berechnungen auf etwa 35 Millionen Mark jährlich belief. Der Vorschlag ging darauf hinaus, folgende Einheitssätze für die einfachen Fahrten einzuführen:

	I.	II.	III. Klasse
Personenzüge	6 Pf.,	4 Pf.,	2 Pf.
Schnellzüge	7 Pf.,	5 Pf.,	3 Pf.

Dagegen sollten die Rückfahrkarten und alle sonstigen ausnahmsweisen Ermässigungen mit Ausnahme der Arbeiter-, Schüler- und Zeitkarten beseitigt, auch das Freigepäck aufgehoben werden und eine Ermässigung der Gepäcktaxe etwa auf die Hälfte des jetzigen Satzes eintreten. Bedauerlicherweise fanden diese Vorschläge in den meisten preussischen Bezirkseisenbahnräthen, welchen sie zunächst vorgelegt wurden, eine ungünstige Beurtheilung. Im Verhältniss zu den im Ganzen gewährten Ermässigungen unerhebliche Erhöhungen, welche sich gegen die Preise der Rückfahrkarten I. und II. Klasse bei Benutzung von Schnellzügen ergaben, weil auf den preussischen Staatsbahnen, wie oben erwähnt, kein Schnellzugszuschlag für Rückfahrkartenbestand*), sowie die Verschmelzung der III. und IV. Klasse gaben im Wesentlichen die Gründe ab, aus denen man sich gegen den Vorschlag aussprach. Ohne Rücksicht auf die oben dargelegten Schwierigkeiten verlangte man Vermeidung aller Erhöhungen durch Beseitigung oder Herabsetzung des Schnellzugszuschlags sowie Beibehaltung und Ermässigung der IV. Klasse. Ja man ging sogar soweit, die Nothwendigkeit einer einheitlichen Regelung der Personentarife für ganz Deutschland zu bestreiten, im Widerspruch mit den Bedürfnissen des Verkehrs und den so vielfach und seit lange ausgesprochenen Forderungen der öffentlichen Meinung. Kurz, man verwarf die von der Staatseisenbahnverwaltung gemachten Vorschläge, welche eine Reform der Personentarife für ganz Deutschland im Auge

*) Dieser an sich berechtigte Zuschlag bestand früher auch auf den preussischen Staatsbahnen und ist erst im Jahre 1889 aufgehoben worden.

hatten, und verlangte statt dessen eine allgemeine Ermässigung der Personentarife der preussischen Staatsbahnen ohne Reform.

Die Anträge der Bezirkseisenbahnräthe bezüglich einer Herabsetzung des Schnellzugszuschlages wären allenfalls ohne zu grosse Opfer in der Weise auszuführen, dass man diesen Zuschlag auf den Höchstbetrag von einer Mark beschränkte, was genügen würde, um die Schnellzüge vor einer Ueberfluthung durch den Nahverkehr zu schützen, die schon aus Betriebsrücksichten vermieden werden muss. Dagegen würde die Beibehaltung und Ermässigung der IV. Klasse bedingen, dass die preussische Staatseisenbahnverwaltung ihren bisherigen grundsätzlichen Standpunkt in der Reformfrage verlasse und eine einheitliche Reform für ganz Deutschland für jetzt und auf absehbare Zeit aufgebe. Denn die süddeutschen Bahnen sind fest entschlossen, die IV. Klasse nicht einzuführen, was man ihnen angesichts der dadurch veranlassten Erhöhung der Betriebskosten und der Thatsache, dass ausser in Norddeutschland auf allen übrigen Bahnen der Erde höchstens 3 Klassen bestehen, nicht verdenken kann. Diesen Thatsachen gegenüber sind auch die in den Bezirkseisenbahnräthen für Beibehaltung der IV. Klasse angeführten Gründe unhaltbar, und es ist nicht einzusehen, warum man in Norddeutschland nicht mit 3 Klassen auskommen könnte, wenn dies nicht nur in Süddeutschland, sondern auch in Oesterreich-Ungarn und Russland möglich ist, wo der Kulturzustand der unteren Klassen hinter dem der norddeutschen Bevölkerung zurückbleibt.

Abgesehen von diesen Gründen sind es aber schon die sehr erheblichen Mehrausfälle, welche durch die von den Bezirkseisenbahnräthen geforderte Beibehaltung und Ermässigung der IV. Klasse herbeigeführt würden, die ein Eingehen auf diese Wünsche unthunlich erscheinen lassen, und zwar umsomehr, als dabei die Vortheile einer Reform und die daraus zu erhoffenden Ersparnisse im Betrieb nicht erreicht würden. Dies muss aber um so schwerer in's Gewicht fallen, weil in der letzten Zeit die allgemeine Finanzlage ungünstiger geworden

ist und die Betriebskosten der Eisenbahnen in den letzten Jahren nicht unerheblich gestiegen sind.

So dürfte denn das Ergebniss der Beschlüsse der Bezirkseisenbahnräthe leicht sein, dass die Durchführung der Reform der Personentarife von Neuem hinausgeschoben wird. Es werden dabei zwar diejenigen Mitglieder der Bezirkseisenbahnräthe ihre Rechnung finden, welche gegen die Vorschläge der Regierung stimmten, weil sie überhaupt eine Reform der Personentarife nicht wollten; diejenigen dagegen, welche diese Vorschläge verwarfen, weil sie ihnen nicht weit genug gehende Ermässigungen brachten, haben nur die Geschäfte der grundsätzlichen Gegner einer Personentarifreform geführt.

In diesem Stadium, in welchem jetzt die Reformbewegung sich befindet, ist vielleicht der Zeitpunkt günstig, um eine Umschau zu halten über das, was bezüglich einer Reform der Personentarife in andern Ländern geschehen ist und bevorsteht, daneben aber auch diejenigen Reformvorschläge zu prüfen und näher zu beleuchten, welche unter dem Namen des Zonentarifs allgemein bekannt geworden sind. Denn dieselben haben nicht nur, wie oben erwähnt, einen nicht unerheblichen Einfluss auf das in Flussbringen der Reformfrage gehabt, sondern auch auf die Beurtheilung der Reformvorschläge der preussischen Staatseisenbahnverwaltung insofern eingewirkt, als dieselben gegenüber den weitgehenden Ermässigungen, welche die Verfechter des Zonentarifs versprachen, Vielen unzulänglich erschienen. Auch sind dadurch über die Wirkungen von Tarifermässigungen im Personenverkehr in weiten Kreisen optimistische Ansichten verbreitet worden, welche die öffentliche Meinung in der Beurtheilung durchführbarer Reformen ungünstig beeinflusst haben.

Es ist meine Absicht, sowohl diese unter dem Namen des Zonentarifs bekannten Reformvorschläge, als die in andern Ländern bereits eingeführten oder doch vorbereiteten Reformen des Personentarifs kurz darzustellen und möglichst

objektiv zu erörtern. Sollte es mir dadurch gelingen, zu einer weiteren Klarstellung der Reformfrage im Allgemeinen oder im Einzelnen beizutragen, so wird der Zweck meiner Arbeit erreicht sein.

Begriff des Zonentarifs und Vorschläge zur Einführung desselben.

Die Eisenbahntarife sind im Allgemeinen für den Personenverkehr in der Art gebildet, dass mit der wachsenden Länge der Beförderung auch der Transportpreis wächst, und zwar wird in der Regel ein bestimmter Einheitssatz für eine Einheitsentfernung (Kilometer, Meile, Werst u. s. w.) festgesetzt, dessen Multiplikation mit der Zahl der Einheitsentfernungen den Transportpreis für eine bestimmte Transportleistung bildet. Man hat diese Festsetzung des Transportpreises als Entfernungstarif bezeichnet, weil die Entfernung für die Höhe des Transportpreises massgebend ist. Im Gegensatz hierzu versteht man unter Zonentarif einen Tarif, welcher bei Bemessung der Transportpreise die Länge der Beförderungsstrecke mehr oder weniger ausser Acht lässt. Dies kann in sehr verschiedenem Umfang geschehen. Entweder so, dass die Einheitsentfernung, mit welcher der Tarifsatz wächst, über das gewöhnliche Mass hinaus vergrössert wird, z. B. dass man statt eines Kilometers oder einer Meile 10 oder 50 Kilometer oder Meilen als Einheitsentfernung nimmt, aber doch den Tarifsatz mit Erreichung jeder weiteren 10 oder 50 Kilometer auch weiter wachsen lässt. Oder aber, dass man nur wenige „Entfernungszonen“ mit wachsenden Transportpreisen aufstellt und über eine gewisse Entfernung hinaus den Transportpreis überhaupt nicht weiter erhöht. Das Ende dieser Entwickelung bildet schliesslich der Einzonen- oder Einheitstarif, der nur einen Transportpreis für alle Entfernungen kennt. Der erste Fall,

wo der Beförderungspreis mit einer über das gewöhnliche Entfernungsmass hinausgehenden Einheitsentfernung wächst, ist in Wahrheit überhaupt kein Zonentarif, sondern ein Entfernungstarif. Allerdings wird hier innerhalb der Zonen die Entfernung bei Bemessung des Transportpreises ausser Acht gelassen, es gilt derselbe Preis für alle innerhalb einer Zone liegenden Entfernungen. Aber mit jeder Zone wächst regelmässig der Transportpreis, und ob man den Transportpreis mit einem oder 10 oder gar 50 Kilometer wachsen lässt, ist grundsätzlich gleich, vielmehr lediglich eine Zweckmässigkeitsfrage. Die Annahme eines höheren Entfernungsmasses kann z. B. zweckmässig erscheinen aus tariftechnischen Gründen, weil der Tarif und dessen Anwendung sich hierdurch vereinfacht, auch können Gründe wirthschaftlicher Art dabei mitsprechen, wenn das Land dünn bevölkert ist und die Stationen wenig zahlreich und in grossen Abständen sich folgen. Die Hauptsache bleibt, dass der Beförderungspreis mit der Entfernungseinheit (Zone) regelmässig zunimmt. Dies Merkmal fehlt dagegen, wenn nur wenige Entfernungsstufen und Tarifsätze bestehen und über eine gewisse Entfernung hinaus der Beförderungspreis nicht mehr wächst oder gar nur ein Satz für alle Entfernungen gilt. Dies ist der wirkliche Zonentarif, der Zonentarif im engern Sinn, der sich grundsätzlich von dem Entfernungstarif dadurch unterscheidet, dass die Transportlänge entweder über eine gewisse Entfernung hinaus oder überhaupt auf die Bemessung der Beförderungspreise ohne Einfluss bleibt. Derartige Zonen- und Einheitstarife sind bekanntlich seit langem im Nachrichtenverkehr verwirklicht und alle Vorschläge, den Zonentarif im Eisenbahnverkehr einzuführen, haben hiervon ihren Ausgang genommen, insbesondere aus der Rowland Hill'schen Postreform von 1840. Sie schliessen sich derselben auch darin an, dass sie unter der Form des Zonentarifs eine ausserordentlich weitgehende Ermässigung der bisherigen Eisenbahntarife vornehmen wollen. Diese weitgehende Ermässigung der Transportpreise, welche sich, wie wir später sehen werden,

hauptsächlich auf den Fernverkehr erstreckt, ist als ein weiteres Kennzeichen der Zonentarif-Vorschläge zu betrachten.

Als Erfinder des Zonentarifs für die Eisenbahnen wird bisweilen aber mit Unrecht der Engländer William Galt bezeichnet. Angeregt durch die Postreform von Rowland Hill empfahl er in einer Flugschrift „Railway reform, its expediency and practicability considered (Eisenbahnreform, Betrachtungen über ihre Räthlichkeit und Durchführbarkeit), London 1843“, die Regierung solle alle Eisenbahnen zu den Preisen der Aktien ankaufen, sie mit dreiprozentigen Consols bezahlen und hiernach für den Personenverkehr folgenden Tarif einführen:

für Schnellzüge mit einer Fahrzeit von 35 Meilen die Stunde 2 pence die Personenmeile bei nur einer Klasse,

für Züge mit einer Fahrzeit von 25 Meilen die Stunde
I. Klasse 1/2 penny die Personenmeile
II. „ 1/3 „ „ „

für Züge mit einer Fahrzeit von 15 Meilen die Stunde
I. Klasse 1/6 penny die Personenmeile
II. „ 1/8 „ „ „

Mit diesen Sätzen wollte Galt nicht nur alle Transportkosten decken, sondern auch noch einen Gewinn erzielen, indem er annahm, dass der Personenverkehr ausserordentlich steigen, eine Vermehrung der Betriebskosten aber nicht eintreten werde, da mit den vorhandenen Zügen bei der schlechten Ausnutzung derselben die zehnfache Zahl von Personen befördert werden könne. Eventuell will er den möglichen Ausfall von 5 Millionen Pfund St. durch eine Erhöhung der Einkommensteuer decken.

Man sieht, Galt empfiehlt zwar eine sehr weitgehende Ermässigung der Personentarife, aber von einem Zonentarife auch nur im weiteren Sinn ist keine Rede. Er bleibt vielmehr beim Entfernungstarif auf Grund der Personenmeile. Auch in einer späteren erweiterten Ausgabe seiner Schrift, unter dem Titel railway reform, its importance and practi-

cability (Eisenbahnreform, ihre Wichtigkeit und Durchführbarkeit), London 1865, in welcher er seine Vorschläge in verschiedener Weise abänderte, blieb er beim Entfernungstarif, indem er für die I. Klasse $^3/_4$, für die II. $^1/_2$ und für die III. Klasse $^1/_4$ penny die Personenmeile vorschlug.

Erst Ende der sechziger Jahre wurden fast gleichzeitig und, wie es scheint, unabhängig von einander von drei Seiten Vorschläge gemacht, welche den Entfernungstarif im Personenverkehr beseitigen wollten, nämlich von Dr. William Scharling in Kopenhagen, dem Engländer Raphael Brandon und dem Deutschen Dr. Franz Perrot. Ob Scharling oder Brandon zuerst ihre Vorschläge veröffentlicht haben, erscheint zweifelhaft.

Dr. William Scharling, später Professor der Staatswissenschaften zu Kopenhagen, veröffentlichte im Jahre 1867 eine Schrift „Frimärkesystemet og Jernbanerne. Førslag til en lav, ensförmig Jernbanetaxt“ (das Freimarkensystem und die Eisenbahnen. Vorschlag zu einer niedrigen einheitlichen Eisenbahntaxe), worin er vorschlug, auf den seeländischen Bahnen, damals ungefähr 175 km, entweder 2 oder höchstens 3 Sätze zu erheben, nämlich III. Klasse bis 2 Meilen 8 Schilling (18,75 Pf.) über 2 Meilen 16 Schilling (37,5 Pf.) oder aber bis 2 Meilen 8 Schilling, 2—5 Meilen 24 Schilling 56,25 Pf.) und über 5 Meilen 48 Schilling (112,5 Pf.), für die II. Klasse den doppelten, für die I. Klasse den drei- oder vierfachen Preis. Die seeländischen Bahnen bildeten damals ein isolirtes Netz, für den Fall ihrer demnächstigen Verbindung mit den Bahnen in Fünen und Jütland behielt der Verfasser die Einführung anderweiter Fahrpreise vor. Er ging bei seinen Vorschlägen von der Erwägung aus, dass mit Rücksicht auf die Selbstkosten bei den bestehenden Entfernungstarifen die weiteren Reisen zu stark belastet wären. Seine Ausführungen fanden viel Anklang in Dänemark und hatten zur Folge, dass nach Verstaatlichung der dänischen Privatbahnen im Dezember 1867 für den Personenverkehr ein Staffeltarif mit ermässigten Sätzen für den Fernverkehr, welcher heute noch besteht, und im Jahr 1869 auf der kleinen

Lokalbahn Kopenhagen - Klampenborg (13,2 km mit 4 Stationen) ein einheitlicher, für alle Stationen gültiger Fahrpreis eingeführt wurde.*)

Der Engländer Raphael Brandon lehnte sich wie Galt in seiner Schrift „Railways and the public, how to make railways remunerative to the public and profitable to the state (Eisenbahnen und Publikum, wie man die Eisenbahnen vortheilhaft für das Publikum und ertragsreich für den Staat machen kann)“ London 1868**) an die Hill'sche Postreform an, verlangte ebenfalls den Ankauf der englischen Eisenbahnen durch den Staat und stellte für den Personenverkehr folgenden Tarifreformplan auf. Er führte an, dass nach den statistischen Ausweisen jeder Personenzug durchschnittlich 21 Meilen durchlaufen und 73 Personen befördert habe mit einer Einnahme von 1 sh 2 d für die Person. Wenn man nun eine Klasse und einen einheitlichen Fahrpreis für alle Entfernungen, wie das Pennyporto für die Briefe, einführe und zwar 3 pence für jede Fahrt, so würde sich nach mässiger Schätzung der Personenverkehr versechsfachen und dadurch (1 sh 6 d gegen 1 sh 2 d) feinen Ueberschuss von 4 Millionen Pfund St. jährlich gegen die bisherige Einnahme aus dem Personenverkehr ergeben. Da ihm aber die Zurückführung der bestehenden 3 Klassen auf eine nicht ohne Bedenken scheint, so schlägt er unter Beibehaltung der Klassenunterschiede folgende Sätze für eine Fahrt auf alle Entfernungen vor:

I. Klasse 1 sh,
II. „ 6 pence,
III. „ 3 pence.

*) Vgl. das Personenporto der Eisenbahnen von Dr. William Scharling in den Conrad'schen Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik, Jahrg. 1886 S. 289 ff.

**) Vgl. Cohn englische Eisenbahnpolitik Bd. II. S. 538. Nach Andern sollen die Vorschläge Brandon's schon früher veröffentlicht sein. Indess dürfte sich dies darauf beziehen, dass Brandon bereits 1864 in einem Schreiben an Gladstone ähnliche Vorschläge gemacht hat.

Nach seiner Ansicht würde der hierdurch entstehende Ueberschuss noch höher sein als 4 Millionen Pfund St. Es ist also ein Einheitstarif, den Brandon für den Personenverkehr einführen will, und geht er sowohl in dieser Beziehung, als in Bemessung der Fahrpreise weit radikaler vor, als Scharling.

Im Jahre 1869 machte der deutsche Schriftsteller Dr. Franz Perrot, der einige Zeit im Eisenbahndienst thätig gewesen war und sich später auch als eifriger Vorkämpfer für das Staatsbahnsystem und den Wagenraumtarif bekannt gemacht hat, in einer Schrift, „die Reform des Eisenbahntarifwesens im Sinne des Penny-Portos", Bremen 1869, den Vorschlag im Personenverkehr einen Zonentarif einzuführen mit folgenden Sätzen:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
bis zu 75 Kilometer	3 M.	50 Pfg.	30 Pfg.
über 75 „	6 „	1 M.	50 „

In späteren Schriften, wie „die deutschen Eisenbahnen" 1870, „Eisenbahnreform" 1871, „die Anwendung des Penny-Porto-Systems auf den Eisenbahntarif und das Packet-Porto" 1872 wiederholte Perrot diesen Vorschlag, bezw. befürwortete die Annahme der für Entfernungen über 75 Kilometer vorgeschlagenen Sätze auf alle Entfernungen als Einheitstarif. Nach einer Berechnung, die er aufstellte, würde sich bei Einführung dieses Einheitstarifs auf dem damaligen Netze der preussischen Staatsbahnen ein rechnungsmässiger Einnahmeausfall von über 16 Millionen Mark ergeben haben, der durch eine Steigerung des Verkehrs auf das Doppelte und durch eine Verdoppelung der vorgeschlagenen Transportpreise für die Fahrten in Schnellzügen gedeckt werden sollte. Für das Gepäck wollte Perrot einen Einheitstarif auf alle Entfernungen einführen, welcher

bis 25	Kg.	1 M.
von 26—50	„	2 „
von 51—100	„	4 „

betragen sollte. Ueber 100 Kg. sollten als Reisegepäck nicht befördert werden, das Freigepäck wegfallen. Später

schlug er für Gepäck einen zweistufigen Zonentarif vor, ähnlich dem Packetporto der Post, für dessen Einführung er bereits in der oben erwähnten Schrift „die Reform des Eisenbahntarifwesens im Sinne des Pennyportos" Vorschläge gemacht hatte.

Perrot stellte ausserdem auch für den Güterverkehr einen dreistufigen Zonentarif auf mit folgenden Sätzen:

	bis 150 Kilom.	151—375 Kilom.	über 375 Kilom.
für Stückgüter im Gewicht von höchstens 3 Centnern	0.50 M.	0.80 M.	1.20 M.
für Wagenladungen	15.0 „	24.0 „	36.0 „

In den letzten Jahren hatte der im November 1891 verstorbene Perrot seine Vorschläge für den Personenverkehr von Neuem aufgenommen und folgende Sätze als Vermittelungs- und Uebergangsvorschlag bezeichnet:

Von der Abgangsstation	III. Kl.	II. Kl.	I. Kl.
bis zur 1. Station	0.20 M.	0.30 M.	0.45 M.
„ „ 2. „	0.30 „	0.45 „	0.60 „
„ „ 3. „	0.40 „	0.60 „	1.00 „
I. Zone (bis zur 10. Station einschl.)	0.50 „	1.00 „	2.00 „
II. „ „ „ 20. „ „	1.00 „	2.00 „	4.00 „
III. „ (alle Stationen jenseits d. 20.)	2.50 „	5.00 „	10.00 „

Der Lokalverkehr, namentlich in der Nähe grosser Städte, wäre besonders zu berücksichtigen und die jetzt schon bestehenden niedrigeren Sätze zu belassen.

Er behauptete, dass der Verkehr sich bei diesem Tarif noch nicht ganz zu verdoppeln brauche, um die alten Einnahmen wieder herzustellen.

Perrot begründete seine Vorschläge im Wesentlichen damit, dass von den gesammten Betriebskosten die sogen. Generalkosten, d. h. die ohne Rücksicht auf die transportirten Personen und Güter (Nettolast) und die Transportlänge entstehenden Betriebskosten den überwiegend grossen Theil bildeten, die den transportirten Personen und Gütern, sowie

der Transportlänge entsprechend wachsenden Betriebskosten dagegen nur einen verhältnissmässig geringen Betrag ausmachten, dass ferner durch die von ihm vorgeschlagene Ermässigung der Transportpreise eine bedeutende Verkehrsvermehrung hervorgerufen werden würde, welche die rechnungsmässig entstehenden Ausfälle umsomehr decken würde, als bei der namentlich im Personenverkehr mangelhaften Ausnutzung der gefahrenen Wagen mit dem vorhandenen Material ein erheblich grösserer Verkehr ohne nennenswerthe Mehrkosten bewältigt werden könnte. Perrot war ein eifriger Gegner der Privatbahnen und setzte, wie Galt und Brandon, die Verstaatlichung derselben als Grundlage seiner Vorschläge voraus.

Nachdem Perrots frühere Vorschläge, welche seinerzeit nicht geringes Aufsehen erregt und Männer wie Adolf Wagner zu Erwiderungen veranlasst hatten,*) fast in Vergessenheit gerathen waren, wurde der Gedanke der Anwendung des Briefportos auf den Personentarif von dem Schriftsteller Theodor Hertzka in Wien im Jahr 1883 von Neuem aufgegriffen und zunächst in mehreren Artikeln der von ihm geleiteten Wiener Allgemeinen Zeitung, dann in mehreren Vorträgen in dem Klub österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien vertheidigt. Hertzka hat diese Vorträge und die sich hieran knüpfende Diskussion in einer Schrift „das Personenporto", Wien 1885, zusammengefasst. Er will die bestehenden 3 Personentarifklassen in eine verschmelzen und unter Unterscheidung eines Nahverkehrs bis zu 30 Kilometer und eines Fernverkehrs über 30 Kilometer für ersteren 10 Kreuzer, für letzteren 25 Kreuzer auf alle Entfernungen innerhalb der österreichischen Monarchie erheben. Daneben soll Privatunternehmern überlassen bleiben, Luxuswagen einzustellen, in welchen, wie er annimmt, etwa 20 Prozent der Reisenden, d. h. „eine nicht wesentlich geringere Zahl als die gegenwärtige Gesammtzahl unserer Eisenbahn-

*) Die Ermässigung der Personentarife auf den Eisenbahnen von Professor Dr. Adolf Wagner in der Zeitschrift „Der deutsche Oekonomist" 1872 Nr. 1 und 3.

reisenden" fahren würden. Er behauptet, dass die Selbstkosten der Eisenbahnen für einen Reisenden sich durchschnittlich nur auf etwa 7—8 Kreuzer belaufen würden unter der Voraussetzung, dass der Verkehr sich verfünffache und die Züge zur Hälfte ausgenutzt würden, anstatt, wie gegenwärtig nur zu $^1/_4$ und glaubt, dass dies bei seinem System erreicht und das finanzielle Ergebniss für die Eisenbahnen ein glänzendes sein, die durch die Verkehrsvermehrung erhöhten Kosten mehr als gedeckt werden würden.

Der neueste Verfechter des Zonentarifs ist der deutsche Schriftsteller Dr. Eduard Engel in seinem Buche „Eisenbahnreform" Jena 1888. Er erklärt sich grundsätzlich für einen Einheitstarif mit einer Wagenklasse, schlägt aber einstweilen einen Zonentarif vor und zwar

		III. Kl.	II. Kl.	I. Kl.
I. Zone	bis 10 km	10 Pf.	20 Pf.	
	11—25 „	25 „	50 „	
II. „	26—50 „	50 „	1 M.	3 M.
III. „	über 50 „	1 M.	2 „	6 „

In der ersten Zone sollen nur die II. und III., in den übrigen Zonen 3 Wagenklassen verkehren. Ausserdem will er für Blitzzüge, d. h. für besonders schnelle Züge, erheben:

	III. Kl.	II. Kl.	I. Kl.
bis 25 km	50 Pf.	1 M.	4 M.
26—50 „	1 M.	2 „	8 „
über 50 „	2 „	4 „	12 „

und für Gepäck für 50 kg bis 50 km 25 Pf., über 50 km 50 Pf.

Engel erklärt, abweichend von den früheren Verfechtern des Zonentarifs, von einer Deckung des durch die vorgeschlagene Tarifermässigung sich ergebenden Ausfalls durch eine Verkehrsvermehrung abzusehen, erwartet dagegen ein sehr starkes Aufrücken der Reisenden aus den unteren in die oberen Klassen und wesentlich hierdurch Deckung des rechnungsmässigen Ausfalls, welchen die Anwendung der vorgeschlagenen Sätze auf den bestehenden Verkehr ergeben

würde. Im Uebrigen gründet er seine Vorschläge im Allgemeinen ebenso wie seine Vorgänger darauf, dass der Theil der Selbstkosten, welcher der Transportlänge entsprechend wachse, sehr gering sei, ferner auf die geringe Ausnutzung der Personenwagen und den geringen Prozentsatz der weiteren Reisen.

Sowohl Perrot als Hertzka und Engel haben versucht, durch Gründung von Vereinen und Zeitschriften, durch die Presse und durch öffentliche Vorträge das grössere Publikum für ihre Vorschläge zu gewinnen. Dabei ist indess zwischen den genannten Verfechtern des Zonentarifs ein lebhafter Streit ausgebrochen, indem Perrot die beiden andern, insbesondere Engel, des Plagiats beschuldigt und die Priorität der Erfindung des Zonentarifs für sich in Anspruch nimmt.

Die mit viel Eifer betriebene Agitation für den Zonentarif hat bisher ausser in einem Theile der Presse und in Volksversammlungen, wenigstens in Deutschland, Erfolge nicht aufzuweisen. Regierungen und Eisenbahnverwaltungen haben sich entschieden ablehnend gegen diese Vorschläge verhalten, und auch in den gesetzgebenden Körperschaften und den Eisenbahnräthen haben sich keine Stimmen für dieselben erhoben. Ob und inwieweit die in Oesterreich-Ungarn zur Einführung gebrachten sogen. Zonentarife den Vorschlägen und Grundsätzen der Verfechter des Zonentarifs entsprechen, werden wir später noch zu prüfen haben.

Kritische Betrachtungen über den Zonentarif.

Der leitende Gedanke des Zonentarifs im Gegensatz zu dem Entfernungstarif ist, wie oben schon dargelegt, die gänzliche oder nahezu gänzliche Ausserachtlassung der Entfernung bei der Bemessung des Transportpreises. Daraus ergiebt sich von selbst, dass er eine Begünstigung des Fernverkehrs in Form einer wesentlichen Ermässigung der dafür jetzt bestehenden Transportpreise schaffen will. Eine Ermässigung des Nahverkehrs gehört naturgemäss nicht zu den Zwecken des Zonentarifs, eher das Gegentheil. Denn wenn man nur einen oder nur wenige Preise für alle Entfernungen festsetzen will, so kann man nicht wohl die niedrigsten, für die geringsten Entfernungen bestehenden Preise massgebend sein lassen, muss vielmehr immer über diese mehr oder weniger hinausgehen. Das zeigt sich auch bei den Vorschlägen, welche von den Verfechtern des Zonentarifs gemacht sind. Scharling spricht ganz offen aus, dass die Transportpreise für den Nahverkehr im Verhältniss zu den Selbstkosten zu gering bemessen seien und eher erhöht als herabgesetzt werden müssten, wenn dies nicht aus praktischen Rücksichten (Wettbewerb anderer Verkehrsmittel) sich verbiete.*) Die von Perrot 1869 vorgeschlagenen Sätze für Entfernungen bis zu 75 km von 3 M. für die I., 50 Pf. für die II. und 30 Pf. für die III. Klasse würden eine beträchtliche Erhöhung für einen grossen Theil des Nahverkehrs bedeuten, noch mehr natürlich sein später vorgeschlagener Einheitstarif von 6 M. für die I., 1 M. für die II. und 50 Pf. für die III. Klasse. Wohl mit Rücksicht auf die hieraus erhobenen Einwendungen gegen seine Vorschläge hat Perrot in seinem neuesten Vorschlag die niedrigsten Sätze für eine Stationsentfernung auf 45 Pf. für die I., 30 Pf. für

*) Vergl. den schon oben angeführten Aufsatz über das Personenporto der Eisenbahnen in den Conrad'schen Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik, 1886, S. 301.

die II. und 20 Pf. für die III. Klasse herabgesetzt, und da auch hierdurch Erhöhungen gegen die jetzigen Sätze sich ergeben, vorsichtig noch hinzugefügt, dass der Lokalverkehr, namentlich in der Nähe grosser Städte, besonders zu berücksichtigen und die jetzt schon bestehenden niedrigern Sätze zu belassen wären. Diesem Vorgehen haben sich auch die beiden neuesten Verfechter des Zonentarifs, Hertzka und Engel, angeschlossen. Beide erklären sich grundsätzlich für einen Einheitstarif, aber aus praktischen Rücksichten, d. h. um Erhöhungen für die geringsten Entfernungen zu vermeiden, fügen sie noch einen (Hertzka) bezw. 3 Sätze (Engel) für den Nahverkehr an.*) Diese aus praktischen Rücksichten gemachten Zugeständnisse für den Nahverkehr können natürlich an der oben dargelegten grundsätzlichen Bedeutung des Zonentarifs nichts ändern. Wo es sich um keine beachtenswerthen Entfernungen handelt, da kann deren Ausserachtlassung auch keine Bedeutung haben, und wenn sich die Berechnung nach 10 km anstatt nach einem km im Nahverkehr bewährt, so ist dies selbstverständlich kein Beweis für die Richtigkeit des Grundsatzes des Zonentarifs, die Entfernung im Fernverkehr ganz ausser Acht zu lassen und für eine Beförderung auf 1000 km denselben

*) Trotzdem gelingt es Engel nicht, Erhöhungen im Nahverkehr zu vermeiden. Beispielsweise beträgt die durchschnittliche Einnahme für die Fahrt

	auf den preussischen Staatsbahnen	Engel'scher Zonentarif
von 1–5 km II. Kl. . . .	15 Pf.	20 Pf.
„ 26–50 „ I. „ . . .	1,09 M.	3 M.
„ 51–60 „ I. „ . . .	3,72 „	6 „

Diese Erhöhungen gerade in den obern Klassen lassen die Engel'sche Voraussetzung eines Aufrückens aus den untern in die oberen Klassen, wodurch er wie früher erwähnt die Deckung des Ausfalls erhofft, höchst unwahrscheinlich erscheinen. Vielmehr würde voraussichtlich im Nahverkehr ein Herabrücken aus den erhöhten obern Klassen in die untern eintreten. Im Uebrigen entstehen auch noch durch den Wegfall der IV. Klasse im Nahverkehr Erhöhungen.

Satz zu erheben, wie auf 50 km. Deshalb kann auch der Umstand, dass man mit gutem Erfolg bereits seit längerer Zeit bei Omnibuslinien, Pferdebahnen und Stadtbahnen in Grossstädten und im Vorortverkehr mit deren Umgebung Einheitstarife und Zonentarife mit Zonen von 5, $7^{1}/_{2}$ oder 10 km Länge anwendet, hier gar nicht in Betracht kommen und Nichts beweisen. Eine Ausserachtlassung der Entfernung empfiehlt sich bei dem Massenverkehr und den kurzen Entfernungen, um die es sich hier handelt, schon aus Betriebs- und Kontrolrücksichten und bei den geringen Transportpreisen dieses Verkehrs kann sehr wohl ein niedriger Durchschnittspreis genommen werden, welcher einestheils die Selbstkosten nebst Verzinsung des Anlagekapitals deckt, andererseits den Verkehr nicht belastet.

Anders liegt es mit dem Fernverkehr. Die Forderung einer Herabsetzung der Fahrpreise des Fernverkehrs auf Sätze, welche für Entfernungen von 30 oder 50 km gelten, lässt sich, wie die Verhältnisse liegen, nur in zwei Formen verwirklichen: entweder man muss die Preise für die geringeren Entfernungen so hoch bemessen, dass sie in der That als Durchschnittspreise zu betrachten sind. Dann sind sie für die geringeren Entfernungen viel zu hoch, müssen den Verkehr schädigen, einen erheblichen Rückgang in den Reisen auf geringere Entfernungen und, da diese viel zahlreicher als die auf lange Entfernungen sind,*) einen grossen Einnahmeausfall verursachen. Oder aber man setzt die Preise so fest, dass sie für die geringen Entfernungen passen, dann sind sie für die weiteren Entfernungen viel zu niedrig und veranlassen hierdurch erhebliche Einnahmeausfälle. Die Verfechter des Zonentarifs wählen den letzteren Weg und behaupten, dass keine Einnahmeausfälle eintreten würden:

1. weil die Kosten, welche mit der Länge der Be-

---

*) Auf den preussischen Staatsbahnen betrug 1889/90 die Zahl der Fahrten bis 20 km 70,8 Prozent, bis 50 km 88,7 Prozent aller Fahrten, die Einnahmen bis 20 km 18,8 Prozent, bis 50 km 37,4 Prozent.

[illegible]angsstrecke wachsen, so gering seien, dass man sie ausser Betracht lassen könnte,

2. die Ausfälle gegenüber den jetzigen Transportpreisen für längere Entfernungen durch eine bedeutende Verkehrszunahme mehr als gedeckt werden würden und

3. diese Verkehrszunahme keine erhebliche Zunahme der Betriebskosten veranlassen würde, weil die Ausnutzung der Sitzplätze im Personenverkehr gegenwärtig so gering sei, dass ohne erhebliche Mehrkosten mit demselben Material die doppelte Zahl von Reisenden befördert werden könne.

Als Beweis dafür, dass eine so weit gehende Preisherabsetzung die in Aussicht gestellten günstigen Folgen haben könne, wird dann auf die Hill'sche Postreform verwiesen. Nun hat die Hill'sche Postreform von 1840 allerdings eine erhebliche Verkehrsvermehrung zur Folge gehabt, aber auch eine erhebliche Vermehrung der Betriebskosten und einen grossen Ausfall an der Reineinnahme; letztere sank um nicht ganz ein Drittel und es hat über 30 Jahre gedauert, bis sie wieder den früheren Betrag erreichte, ein Menschenalter, in dem England fast sein ganzes jetziges Eisenbahnnetz erhielt, eine vollständige wirthschaftliche Revolution erfuhr, an Bevölkerung, Handel und Industrie mehr zunahm als in manchem früheren Jahrhundert. Die Hill'sche Postreform beweist also in ihren Erfolgen mehr gegen als für die Behauptungen der Verfechter des Zonentarifs, und da es sich bei den Einnahmen aus dem Personenverkehr der Eisenbahnen um noch weit höhere Summen handelt, als bei den Einnahmen aus dem Postverkehr, so hat man doppelte Ursache zur Vorsicht. Ausserdem hinkt aber dieser Vergleich der Postreform mit der Personentarifreform, der Beförderung des Briefes oder Packets mit der Beförderung des Menschen auf allen Seiten. Selbst Galt, der zwar keinen Zonentarif, aber doch eine ausserordentlich weitgehende Ermässigung der Personentarife befürwortete, erkennt in seiner späteren Schrift von 1865 ausdrücklich an, dass ein grosser Unterschied sei zwischen einer Briefpost-

reform und einer Personentarifreform, „es ist ein sehr verschiedenes Ding, einen Brief mit der Post zu versenden oder eine Reise zu machen, bei der letzteren ist nicht der Fahrpreis die einzige Ausgabe, sondern es giebt auch noch viele andere Ausgaben, und dazu kommt der Verlust an Zeit, die Geld ist.“ Er bezweifelt deshalb auch, „dass die Zahl der Reisenden, selbst wenn sie umsonst befördert würden, auf das Neunfache, wie bei den Briefen, steigen würde“. Aber abgesehen von diesen wichtigen Unterschieden giebt es noch einen durchschlagenden Unterschied, der es rechtfertigt, bei dem Brief die Beförderungslänge ausser Acht zu lassen, nicht aber bei den Reisenden: Die Beförderung eines Briefes kostet nichts oder fast nichts, die Kosten werden hier hauptsächlich veranlasst durch die Abfertigung, während umgekehrt die Abfertigung der Reisenden verhältnissmässig geringe Kosten verursacht, die Hauptkosten dagegen die mit der Entfernung wachsenden Beförderungskosten bilden.

Sehr richtig bemerkt in dieser Beziehung Engel, Eisenbahnreform S. 20: „Man vergesse nicht den Unterschied zwischen der Beförderung eines Briefes und eines Menschen: eines todten, willenlosen Gegenstandes — und eines denkenden, für sich besorgten lebenden Wesens. Jeder Brief muss einzeln „bearbeitet“ werden. Er muss auf sein Gewicht geprüft werden, wenn auch noch so oberflächlich; es muss nachgesehen werden, ob er richtig frankirt ist; er muss sortirt, verpackt, eingeladen, ausgeladen, ausgepackt, wieder sortirt, ausgetragen werden. Von den vielen Ausnahmefällen, in denen die richtige Besorgung eines Briefes an seine Adresse eine aussergewöhnliche Mühewaltung macht, gar nicht zu reden.“ Alle diese Mühewaltungen und hierdurch entstehenden Kosten bleiben sich gleich, ob der Brief auf 10 oder 1000 km Entfernung befördert wird, die Kosten der Beförderung aber kommen daneben gar nicht in Betracht, zumal in vielen Ländern, z. B. Deutschland, Frankreich, die Eisenbahnen gesetzlich verpflichtet sind, die Briefe umsonst

zu befördern.*) Unter diesen Umständen ist es ganz richtig, das Briefporto ohne Rücksicht auf die Entfernung, die der Brief durchläuft, festzusetzen. Gerade umgekehrt liegt aber der Fall bei der Beförderung der Reisenden. Die Abfertigung derselben macht verhältnissmässig geringe Kosten. Der Reisende begiebt sich auf eigene Kosten zum Bahnhof, und nachdem er seine Fahrkarte genommen, sucht er selbst seinen richtigen Zug, läd sich selbst ein und aus und begiebt sich am Bestimmungsort wieder vom Bahnhof weg. Die Hauptkosten, welche entstehen, sind deshalb bei der Personenbeförderung die eigentlichen Transportkosten, und diese nehmen mit der Länge der Beförderungsstrecke zu. Deshalb ist es auch nur folgerichtig, dass beim Personentransport der Fahrpreis mit der Entfernung wächst.

Die Verfechter des Zonentarifs bestreiten allerdings, dass die Beförderungskosten der Reisenden mit der Entfernung zunähmen, bezw. behaupten, dass die Zunahme dieser Kosten so gering sei, dass man sie ganz vernachlässigen könne.

Wäre dies richtig, so würde hiermit allerdings die Möglichkeit gegeben sein, die Beförderungslänge bei der Festsetzung der Personentarife ganz oder nahezu ganz ausser Acht zu lassen; immerhin bliebe noch weiter zu beweisen, dass ein solches Vorgehen wirthschaftlich und tarifpolitisch zu empfehlen sei. Die Frage, ob bezw. welche Einwirkung im Personenverkehr die Länge der Beförderungsstrecke auf die Kosten der Beförderung hat, kann natürlich nicht durch Sophismen gelöst werden, wie, dass nur $^{1}/_{4}$ der Sitzplätze in den Personenwagen durchschnittlich besetzt seien und es deshalb ganz gleichgültig sei, ob der Reisende 100 km weiter auf seinem Platze fahre oder nicht, da der Zug doch fahren müsse und die Zugkosten die gleichen blieben. Mit solchen Gründen kann man ebenso gut beweisen, dass es überhaupt unnöthig ist, einen Fahrpreis zu erheben. Es müssen viel-

*) Dies wird auch von Hertzka anerkannt: Das Personenporto S. 135—136.

mehr zur Beantwortung dieser Frage die Selbstkosten des Personenverkehrs festgestellt und untersucht werden, inwieweit diese Selbstkosten mit der Entfernung wachsen oder nicht. Wir kommen damit auf das schwierige Kapitel der Selbstkosten des Eisenbahntransports und müssen des Verständnisses halber hier etwas weiter ausholen.

Wenn von den Selbstkosten des Eisenbahntransports einer Person die Rede ist, so versteht man darunter die durchschnittlichen Selbstkosten, wie sie sich auf einem gegebenen Bahnnetz innerhalb eines bestimmten Zeitraums berechnen. Denn die wirklichen Transportkosten einer bestimmten einzelnen Person lassen sich schon aus dem Grunde nicht berechnen, weil für eine einzelne Person in der Regel kein Eisenbahnzug gefahren wird, ein solcher vielmehr eine grössere Anzahl Personen befördert, deren Transportkosten sich von einander nicht trennen lassen. Selbst aber die wirklichen Selbstkosten eines bestimmten Eisenbahnzuges lassen sich nicht berechnen, weil hierzu ausser den Kosten des Brenn- und Schmiermaterials und des Zugpersonals auch die Unterhaltungs- und Abnützungskosten des Fahrmaterials und des Ober- und Unterbaues der Bahn, ferner die allgemeinen Verwaltungskosten und die Kosten der Bahnbewachung, der Stationen und des Stationspersonals gehören, welche alle getrennt für einen bestimmten Zug nicht berechnet werden können. Deshalb können wir immer nur die durchschnittlichen Selbstkosten berechnen, und selbst diese lassen sich nicht ganz genau berechnen, sondern zum Theil nur schätzen, weil die Kosten für die Personen- und Güterbeförderung nach vielen Richtungen nicht getrennt und auch nicht zu trennen sind, z. B. bezüglich der Kosten der allgemeinen Verwaltung, der Kosten der Bahnbewachung, der Stationskosten, der Unterhaltung des Ober- und Unterbaues u. s. w. Es muss deshalb hier künstlich eine getrennte Berechnung ermöglicht werden, und dies kann immer nur schätzungsweise, auf Grund von mehr oder minder begründeten Annahmen erfolgen. Eine derartige Berechnung der Selbstkosten des

Personentransports ist also immer nur annähernd richtig und in Einzelheiten stets anfechtbar. Trotz alledem bieten diese Berechnungen einen wichtigen Anhalt für die Selbstkosten, und wenn sie in der Höhe nicht ganz zuverlässig sind, so wird man doch immer einen gewissen Mindestbetrag als feststehend annehmen und hieraus gewisse Schlussfolgerungen für die Festsetzung der Tarife ziehen können, vor Allem die, dass man mit dem Transportpreis unter diesen Mindestbetrag nicht gehen darf.

Deshalb sind die Selbstkosten für die Festsetzung der Tarife jedenfalls in so weit massgebend, als sie die Grenze nach unten bilden, unter welche der Tarifsatz nicht gehen darf; für die Höhe der Tarife dagegen sind sie auch deshalb nicht bestimmend, weil die Eisenbahnen nicht nur ihre Selbstkosten decken, sondern auch noch einen Ueberschuss erzielen wollen.

In der Regel unterscheidet man bei den Selbstkosten des Eisenbahntransports zwei verschiedene Bestandtheile, die Kosten der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und die sogen. Betriebskosten, d. h. denjenigen Aufwand an Arbeit und Kapital, welcher durch den Betrieb der Eisenbahn veranlasst wird. Die ersteren Kosten werden häufig gar nicht zu den Selbstkosten des Transports gerechnet, weil sie mit dem Transport nicht unmittelbar im Zusammenhang stehen und auch auflaufen, wenn eine Bahn gar nicht zur Beförderung benutzt wird. Indess gehört die landesübliche Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals entschieden zu den Selbstkosten im weiteren Sinn, wie sich ohne Weiteres ergiebt, wenn man den Fall in das Auge fasst, dass die Bahn vermittelst einer Anleihe erbaut ist und deren Verzinsung und Tilgung aufzubringen hat.

Die Selbstkosten zerfallen ferner ihrer Natur nach in veränderliche und unveränderliche oder feste Selbstkosten, je nachdem ihre Höhe durch den Umfang des Verkehrs beeinflusst wird oder nicht.

Zu den festen Selbstkosten, die unabhängig von dem

Umfang des Verkehrs sich unter allen Umständen gleichbleiben, gehören die Kosten der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals ganz und, wie man auf Grund von Berechnungen annimmt, etwa die Hälfte der Betriebskosten*).

Letzteres findet darin seine Begründung, dass die Abnutzung der Eisenbahnanlage zwar wesentlich von der Grösse des Verkehrs beeinflusst wird, zum Theil aber auch davon unabhängig ist. Denn der Oberbau, die Gebäude, die Wagen u. s. w. werden in einem gewissen Umfang auch abgenutzt ohne jede Benutzung, durch die Einwirkungen der Naturkräfte, Wind und Wetter, Frost und Hitze. Ausserdem ist der Einfluss des Verkehrs auf die Abnutzung der verschiedenen Theile der Eisenbahnanlage ein sehr verschiedener: während beim Fahrmaterial und Oberbau die Abnutzung sehr wesentlich abhängt von der Stärke des Verkehrs, hat dieser Umstand auf die Gebäude und den Unterbau eine weit geringere Wirkung. Ebenso werden die zum Betrieb nöthigen Material- und Arbeitskosten durch den Umfang des Verkehrs wohl wesentlich beeinflusst, aber sie wachsen nicht alle gleichmässig mit dem Verkehr. Ein gewisses Mass sowohl von Arbeits- als von Materialverbrauch ist nöthig als Mindestbetrag, um überhaupt eine Eisenbahnlinie zu betreiben, und dasselbe steigert sich nicht in allen seinen Theilen und nicht immer mit jedem Wachsen des Verkehrs. So muss zur Ermöglichung des Betriebs auf einer Linie dieselbe mit dem nöthigsten Personal für die Bahnbewachung und den Stationsdienst versehen sein. Ob nun täglich 2 oder 20 Züge über dieselbe laufen, macht keinen Mehraufwand an dem Bahnbewachungspersonal nöthig. Und wenn auch bei erheblicher Verkehrszunahme ein gewisser Mehrbedarf für den Stationsdienst hervortritt, so steht er doch in keinem Verhältniss zu der Zunahme des Verkehrs. Derselbe wird ebenso wie der Bahnbewachungsdienst erst dann

---

*) Ueber das Nähere ist zu vergleichen Sax, Verkehrsmittel Bd. II S. 369 ff; v. Nördling, die Selbstkosten des Eisenbahntransports. Der Letztere berechnet (S. 14) für die österreichischen Bahnen den festen Theil der Betriebskosten auf 47,8 Prozent.

einen erheblichen Mehraufwand erfordern, wenn der Verkehr so wächst, dass er bei Tage nicht mehr bewältigt werden kann und Nachtdienst eingerichtet werden muss, während die Kosten der Betriebsleitung und allgemeinen Verwaltung auch hiervon noch nicht mit Nothwendigkeit gesteigert werden. Ebenso ist es mit einem Eisenbahnzug. Wird derselbe einmal gefahren, so kostet er ziemlich dasselbe an Personal, an Schmiermaterial und an Brennstoff, ob er halb oder ganz belastet ist.

Hieraus ergiebt sich, dass innerhalb eines gewissen Verkehrsumfangs, eines sogenannten Intensitäts-Maximums, ein grosser Theil der Betriebskosten ganz gleich bleibt oder wenigstens nicht entprechend der Verkehrszunahme wächst, und nur ein Theil entprechend dem Wachsthum des Verkehrs sich vermehrt, und auch dies nur in erkennbarem Umfange, sobald die Verkehrszunahme so erheblich ist, dass ein Zug mehr eingelegt werden muss. Mit jeder Einlegung eines neuen Zugs müssen gewisse Kosten, die sogenannten Zugkosten, entsprechend wachsen, es sind dies vor allem die Materialkosten, Brennstoff-, Schmier- und Beleuchtungskosten, dann die Kosten des Zugpersonals. Dieselben stehen aber wieder mit der Transportlänge, d. h. mit der Entfernung, auf die ein Zug gefahren wird, insofern in einem verschiedenen Verhältniss, als diese Kosten bei weiteren Entfernungen sich zwar höher stellen, als bei kürzeren, aber doch nicht entsprechend höher. Denn wenn eine Maschine einmal angeheizt, wenn ein Wagen geschmiert ist, so wird der Brennstoff- und Schmiermaterialverbrauch durch einige Kilometer Fahrt mehr nicht entsprechend erhöht, ebensowenig wie die Kosten des Personals. Auch hier giebt es wieder gewisse Intensitätsmaxima, innerhalb deren sich die Kosten nicht entsprechend erhöhen durch Mehrleistung, z. B. so weit der Zug mit einer Maschine und einem Personal gefahren werden kann, während, sobald die Dienstzeit für eine Maschine und ein Personal zu lang und eine Ablösung durch eine andere Maschine und anderes Personal erforderlich wird, die Kosten beträchtlich wachsen.

Im Allgemeinen sind daher die Selbstkosten für längere Transporte verhältnissmässig geringer, als für kürzere, da bei längeren Strecken eine bessere Ausnutzung der Maschinen, Wagen und des Personals erfolgen kann.

Man nimmt aber, wie schon erwähnt, auf Grund von Berechnungen an, dass durchschnittlich die Hälfte der Betriebskosten innerhalb eines Intensitätsmaximums unverändert bleibt, die andere Hälfte entsprechend dem Verkehre wächst. Da ferner gegenwärtig im grossen Durchschnitt die Kosten der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals bei den europäischen Eisenbahnen etwa 50 Prozent der Selbstkosten betragen, so ergiebt sich, dass 75 Prozent der Selbstkosten feste, von dem Verkehrsumfang nicht beeinflusste Kosten sind, 25 Prozent dagegen veränderliche, entsprechend dem Verkehrsumfang zunehmende Kosten.*)

Will man also die Selbstkosten einer einzelnen Transportleistung ermitteln, so hat man hiernach zwei Faktoren zu berücksichtigen, einmal den veränderlichen, d. h. mit jeder Transportleistung um den gleichen Betrag wachsenden Selbstkostentheil, und zweitens den festen Selbstkostentheil. Den auf eine gewisse Transportleistung, z. B. auf ein Zugkilometer entfallenden Antheil an den festen Selbstkosten erhält man, indem man mit der Gesammtsumme der geleisteten Zugkilometer in den Betrag der festen Selbstkosten dividirt. Demgemäss wird der aus den festen Selbstkosten sich ergebende Antheil je nach dem Umfange des Verkehrs sich verändern: je grösser der Verkehr und hiernach der Divisor ist, um so kleiner wird der Quotient, der Antheil der einzelnen Transportleistung an den festen Selbstkosten sein. Aus den festen Selbstkosten ergiebt sich also ein, je nach dem Umfang

*) Siehe hierüber Sax, Verkehrsmittel Bd. II S. 368 und die Tabelle in Engel, Zeitalter des Dampfes S. 191 und 192, Spalten 10 und 12. Dagegen rechnet man bei den Bahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika nur 32 - 33 Prozent der Selbstkosten auf die Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten, weil dieselben bekanntlich im Durchschnitt viel geringer sind, als die der europäischen Bahnen.

des Verkehrs sich verschieden hoch stellender Betrag für die einzelne Transportleistung, umgekehrt aber aus den mit jeder Transporteinheit entsprechend wachsenden veränderlichen Selbstkosten ein sich stets gleich bleibender Kostenbetrag der einzelnen Transportleistung. Da aber der auf die einzelne Transportleistung fallende Antheil der festen Selbstkosten mit der Zunahme des Verkehrs sich verringert, so hat dies zur Folge, dass auch die Gesammtselbstkosten der einzelnen Transportleistung mit der Zunahme der Zahl der Transportleistungen abnehmen, oder, wie man es auch ausgedrückt hat, die Kosten des Verkehrs in umgekehrtem Verhältniss zu der Dichtigkeit des Verkehrs stehen.

Diese Erscheinung nennt man das Preisgesetz des Verkehrs oder das Gesetz der Massennutzung.

Hieraus erklärt es sich, weshalb die Selbstkosten einer Transporteinheit, eines Personenkilometers oder Zugkilometers ausserordentlich bei den verschiedenen Eisenbahnen verschieden sind und weshalb in der Regel die Bahnen mit starkem Verkehr weit geringere Selbstkosten für die Transporteinheit aufweisen, als die Bahnen mit schwachem Verkehr.

Die Vermehrung der Transportleistungen, bezw. die Entwicklung des Verkehrs hängt aber sehr wesentlich wieder ab von der Höhe der Transportpreise. Hohe Transportpreise beschränken den Verkehr, weil nur der an Zahl geringe wohlhabendere Theil der Bevölkerung in der Lage ist, sie zu zahlen bezw. weil bei Geschäftsreisen der daraus entstehende Gewinn schon ein sehr hoher sein muss, um eine Reise vortheilhaft erscheinen zu lassen. Niedrige Transportpreise machen es auch den ärmeren Klassen möglich zu reisen bezw. lassen viele Geschäftsreisen rentabel erscheinen, welche es bei hohen Transportpreisen nicht sind. So ergiebt sich eine Wechselwirkung: während einerseits die Vermehrung des Verkehrs abhängig ist von der niedrigen Festsetzung der Transportpreise, ermöglicht andererseits die Zunahme d [illegible] Verkehrs eine niedrige Festsetzung, ja macht sie sogar [illegible] nständen vortheilhaft, weil oft der Verkehr

infolge derselben sich derartig vermehrt, dass der Ueberschuss höher wird, als er bei höheren Transportpreisen war.

Deshalb hat man wohl den Satz aufgestellt, dass bei den Eisenbahnen nicht die Selbstkosten den Transportpreis bestimmen, sondern umgekehrt der Transportpreis die Selbstkosten; man hat ferner hieraus hergeleitet, dass jede Tarifermässigung vortheilhaft sei, weil sie den Verkehr vermehre und die Selbstkosten für die Transporteinheit vermindere, und dass deshalb auch für die Eisenbahnen aus Tarifermässigungen regelmässig eine Steigerung nicht nur der Einnahmen, sondern bald auch des Reinertrags entstehe.

Hierauf im Wesentlichen fussen auch die Verfechter des Zonentarifs und glauben, wenn sie nur den Transportpreis möglichst niedrig festsetzten, so würde auch der Verkehr sich ausserordentlich steigern und dadurch die Selbstkosten, welche auf die einzelne Transportleistung entfallen, so gering werden, dass selbst bei den niedrigen Transportpreisen sich noch ein grosser Ueberschuss, mindestens so hoch wie bisher bei den höhern Preisen ergeben würde. Indess der Satz, dass nicht die Selbstkosten den Transportpreis bestimmen, sondern umgekehrt der Transportpreis die Selbstkosten und dass jede Tarifermässigung nicht nur den Verkehr, sondern auch die Einnahmen und den Reinertrag der Eisenbahnen erhöhe, ist durchaus nicht überall zutreffend, vielmehr folgenden sehr wesentlichen Einschränkungen unterworfen:

1. Ausser von niedrigen Tarifen hängt eine Verkehrszunahme noch von verschiedenen anderen Umständen ab, bei deren Nichtvorhandensein eine Tarifherabsetzung ganz oder grossentheils ohne Wirkung bleibt. Vor Allem muss nach den natürlichen Verhältnissen des betreffenden Verkehrsgebietes eine Verkehrszunahme überhaupt möglich sein, so z. B. kann in einer schwach bevölkerten lediglich Landwirthschaft treibenden Gegend ohne Handel und Industrie eine Verkehrssteigerung über ein gewisses Mass hinaus durch Tarifherabsetzungen nicht erzielt werden. Man mag die Frachten für Getreide noch so sehr herabsetzen, niemals kann mehr zur

Beförderung gelangen, als der Boden hervorbringen kann, und auch wenn man die Frachten für alle andern Güter noch so sehr ermässigt, nie wird man einen annähernd so dichten Verkehr erzielen, wie in industriellen Gegenden und grossen Handelsplätzen. Und ebenso wird auch der Personenverkehr bei einer dünnen Bevölkerung und niederen Kulturverhältnissen trotz niedriger Transportpreise nie ein so dichter werden, wie in stark bevölkerten Gegenden höher kultivirter Länder. Zu diesen den Verkehr beeinflussenden Verhältnissen des Verkehrsgebiets gehören ferner die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes und im Personenverkehr die Zahl und zweckmässige Lage der Züge. Auch wo diese Voraussetzungen fehlen, werden Tarifermässigungen nicht immer die gehoffte Verkehrsvermehrung bringen, sondern häufig Einnahmen und Reinertrag vermindern.

2. Sodann hängt der Erfolg einer Tarifermässigung ab von deren Umfang: im Allgemeinen wird sie um so stärker wirken, je erheblicher sie ist, und umgekehrt wird der Erfolg einer Ermässigung um so geringer sein, je geringer der Betrag derselben ist. Der Umfang der Tarifermässigung liegt aber durchaus nicht allein in der Willkür der Eisenbahnen, sondern hängt ab von der Höhe der bestehenden Transportpreise. Je niedriger dieselben schon stehen, desto schwieriger ist es, eine erhebliche Tarifermässigung vorzunehmen und desto zweifelhafter der Erfolg. Beträgt z. B. der Einheitssatz für ein Personenkilometer 6 Pf., so kann eine Ermässigung auf 4 Pf. einen grossen Aufschwung des Verkehrs herbeiführen. Ist aber der Einheitssatz schon auf 1 Pf. für das Personenkilometer gefallen, so kann man denselben nicht mehr um 2 Pf. herabsetzen, sondern nur um einen Bruchpfennig und hierdurch wird natürlich keine sehr erhebliche Verkehrsvermehrung zu erzielen sein. Da aber die Einnahmen und der Reinertrag für die Transporteinheit mit jeder weiteren Tarifherabsetzung nicht nur für die neu hinzukommende, sondern auch für die ganze schon vorhandene Transportmenge geringer werden, so müsste, wenn die Tarife schon sehr niedrig

sind und der Verkehr sehr gross ist, im Gegentheil statt einer geringeren eine um so grössere Verkehrszunahme eintreten, wenn der Reinertrag nicht sinken soll. Deshalb wird, sobald die Tarife schon niedrig stehen, es meist finanziell vortheilhafter sein, die vorhandene Transportmenge zu den bisherigen Sätzen zu fahren, als zu versuchen, durch eine Tarif-Herabsetzung eine in der Regel nicht erhebliche Verkehrszunahme herbeizuführen neben einer sicheren Verminderung des Reinertrags für den bereits vorhandenen Verkehr. Dieser Umstand ist von ausserordentlicher Wichtigkeit. Es liegt hierin der letzte Grund, weshalb eine Eisenbahnverwaltung, welche eine ausreichende Verzinsung ihres Anlagekapitals anstrebt, nicht in der Lage ist, über einen gewissen Punkt hinaus die Tarife zu ermässigen, und weshalb sie ferner Tarifermässigungen in der Regel nicht allgemein eintreten lässt für alle Entfernungen und Verkehrsbeziehungen bezw. für alle Klassen oder für ganze Klassen des Tarifs, sondern häufig nur für weitere Entfernungen, für einzelne Verkehrsbeziehungen, einzelne Artikel. Es ist dies unzweifelhaft ein vom Erwerbsstandpunkt ganz richtiger Grundsatz, weil hierdurch die Herabsetzung des Reinertrags der schon vorhandenen Transportmengen möglichst vermieden wird. Dieser Grundsatz wird aber bei Festsetzung eines Einheitspreises oder weniger Zonenpreise offenbar vollständig ausser Acht gelassen.

3. Endlich giebt es für die Tarifermässigungen eine natürliche Grenze nach unten, das sind die veränderlichen Selbstkosten. Wenn der oft gedankenlos ausgesprochene und gedruckte Satz richtig wäre, dass jede Tarifermässigung nützlich sei, weil sie den Verkehr vermehre, so würde es am richtigsten sein, umsonst zu befördern. Allein einem solchen Vorgehen steht der Umstand entgegen, dass durch den Eisenbahntransport ganz erhebliche Kosten entstehen, welche in irgend einer Weise gedeckt werden müssen. Von diesen Selbstkosten werden zwar der eine Theil, die festen Selbstkosten, durch die Vermehrung des Verkehrs in der Regel für die einzelne Transportleistung

verringert. Aber auch nur in der Regel, durchaus nicht immer. Es wird sich fragen, ob die Verkehrsvermehrung, welche durch eine Tarifherabsetzung erreicht wird, innerhalb des Intensitätsmaximums bleibt oder ob sie eine Ueberschreitung desselben zur Folge hat. Ist letzteres der Fall, wird z. B. Einführung des Nachtdienstes oder Anlage eines zweiten Geleises hierdurch nöthig, so können leicht die hierdurch entstehenden Mehrkosten so gross sein, dass zunächst trotz der Verkehrsvermehrung eine Vermehrung des festen Selbstkostentheils eintritt und es erst weiterer Verkehrszunahme bedarf, um den früheren Betrag oder eine Verminderung zu erzielen. Immerhin mag es in den meisten Fällen zutreffen, dass die festen Selbstkosten der Transporteinheit durch eine Verkehrsvermehrung sich verringern. Es kann selbst der Fall vorliegen, dass die festen Selbstkosten durch den vorhandenen Verkehr bereits vollständig gedeckt sind, und man deshalb für den neu hinzukommenden Verkehr von einer Berücksichtigung derselben bei Bemessung des Transportpreises ganz absehen kann. Anders aber verhält es sich mit dem veränderlichen Theil der Selbstkosten; dieser bleibt von der Zunahme der Zahl der Transportleistungen unberührt und belastet jede Transportleistung in durchschnittlich gleicher Höhe. Es gilt dies insbesondere von den sogen. Zugkosten. Jeder Zug mehr veranlasst unabänderlich gewisse Kosten von Heiz- und Schmiermaterial, Unterhaltungs- und Reparaturkosten der zum Zug erforderlichen Lokomotiven und Wagen, an Gehalt und Lohn des Personals u. s. w. Diese Kosten sind nun durchaus nicht so gering, wie sie die Verfechter des Zonentarifs darzustellen belieben, vielmehr sind sie, wenn der Verkehr ein starker und in Folge dessen der auf die Transporteinheit entfallende Antheil der festen Selbstkosten ein geringer ist, erheblich höher als letzterer. Wenn deshalb auch die G e s a m m t h e i t der festen Selbstkosten einer Bahn 75 Prozent und die Gesammtheit der veränderlichen Selbstkosten nur 25 Prozent beträgt, so liegt bei der e i n z e l n e n

Transportleistung der Fall oft gerade umgekehrt: der auf sie treffende Antheil der festen Selbstkosten kann 25 Prozent oder noch weniger, der Antheil der veränderlichen Selbstkosten 75 Prozent und mehr der Gesammtheit der auf die einzelne Transportleistung fallenden Selbstkosten ausmachen.*) Dieser veränderliche Selbstkostenantheil bildet deshalb unter allen Umständen einen Mindestbetrag, unter welchen man bei Bemessung der Tarife nicht gehen kann, und eine unübersteigliche Schranke für Tarifermässigungen, weil man sonst Geld bei der Beförderung zulegt. Und er ist auch, wie sich aus dem Vorstehenden ergiebt, derjenige Tariftheil, welcher mit der Entfernung gleichmässig wächst. Dieser Betrag muss deshalb auch unter allen Umständen im Tarif erhoben werden. Deshalb wird es vor Allem nöthig sein, die veränderlichen Selbstkosten eines Personenzugkilometers festzustellen, weil diese unter allen Umständen im Fahrpreis für jeden mehr gefahrenen Kilometer erhoben werden müssen. Nur wenn der Betrag derselben so gering wäre, dass die Erhebung sich nicht lohnte, könnte man aus Zweckmässigkeitsrücksichten davon absehen.

Eine sehr sorgfältige Berechnung der veränderlichen Selbstkosten hat neuerdings Professor Launhard in seinem Aufsatz „Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen" im Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1890 S. 911 ff. für die preussischen Staatsbahnen auf Grund der Statistik von 1884/85 aufgestellt und kommt dabei zu dem Ergebniss (S. 923), dass ein Personenzugkilometer kostet:

Reine Transportkosten	181,6 Pf.
Verzinsung und Tilgung der Anschaffungskosten der Lokomotiven und Tender	14,56 „
desgleichen der Personenwagen . .	9,50 „
und der Gepäckwagen	1,84 „
im Ganzen	207,5 Pf.

*) Dieser Unterschied zwischen der Zusammensetzung der gesammten Selbstkosten einer Bahn und der Selbstkosten einer einzelnen Transportleistung wird oft übersehen, z. B. von Engel, Eisenbahnreform, welcher dadurch (S. 159) zu völlig falschen Selbstkostenberechnungen kommt, indem er von 400 M. Zugkosten $^3/_4$ als feste, $^1/_4$ als veränderliche Selbstkosten behandelt.

Launhardt berechnet ferner die Kosten eines Achskilometers der Personenzüge auf 10,24 Pf. und eines Personenkilometers auf 2,47 Pf. durchschnittlich.*) Für die einzelnen Klassen hat er eine weitere Berechnung aufgestellt, wonach sich die Kosten eines Personenkilometers in erster Klasse auf 10,70 Pf., in zweiter Klasse auf 4,04 Pf., in dritter Klasse auf 2,38 Pf. und in der vierten Klasse auf 1,5 Pf. stellen. Alles dies auf Grundlage der durchschnittlichen Belastung der Personenzüge, welche mit Ausschluss der Postwagen 18,6 Wagenachsen betrug, und der durchschnittlichen Ausnutzung der Sitzplätze, welche in erster Klasse 10,87 Prozent, in zweiter 21,58 Prozent, in dritter 23,94 Prozent und in vierter 30,96 Prozent der gefahrenen Plätze war.

Mag man auch in Einzelheiten die Berechnung Launhardt's bemängeln, im Ganzen wird sich gegen das Ergebniss nicht viel einwenden lassen; dasselbe stimmt übrigens bis auf ein Geringes überein mit dem Ergebniss anderer Berechnungen, welche für andere Jahre und nach andern Methoden für die preussischen Staatsbahnen aufgestellt worden sind. Wenn hiernach die Beförderung eines Reisenden für jedes Kilometer, abgesehen von den festen Selbstkosten, im Durchschnitt 2,47 Pf. veränderliche Kosten verursacht, so erscheint es ausgeschlossen, bei Festsetzung der Personentarife, wie die Verfechter des Zonentarifs es wollen, die Entfernung ganz oder nahezu ganz unberücksichtigt zu lassen, wenn man nicht bei allen Reisen auf weitere Entfernungen Geld zulegen und ganz erhebliche Ausfälle in den Einnahmen und dem Reinertrag der Eisenbahnen herbeiführen will.

Nun wenden die Anhänger des Zonentarifs allerdings ein, dass diese Berechnungen nicht massgebend seien, weil

*) Da die Einnahmen für das Personenkilometer durchschnittlich 3,19 Pf. betragen haben, so bleiben also für die festen Selbstkosten nur 0,72 Pf. oder 22,5 Prozent — ein Beweis für die Richtigkeit der obigen Bemerkungen über den Antheil der festen und veränderlichen Selbstkosten an den Selbstkosten der Transporteinheiten.

sie auf der jetzigen schlechten Ausnutzung der Sitzplätze beruhten. Sie weisen ferner darauf hin, dass der auf einen Reisenden entfallende Durchschnittsfahrpreis sehr gering sei, dass daraus die geringe Zahl der weiteren Reisen sich ergebe und die Geringfügigkeit der durch eine Herabsetzung der Fahrpreise für weitere Reisen entstehenden Ausfälle. Diese aber würden leicht ausgeglichen werden dadurch, dass bei entsprechender Herabsetzung der Preise sich die Zahl der Reisenden verdoppeln oder vermehrfachen, die Ausnutzung der Sitzplätze sich entsprechend verbessern, und die auf ein Personenkilometer entfallenden veränderlichen Selbstkosten sich demgemäss verringern würden, da die Zugkosten nicht oder nicht erheblich durch eine stärkere Besetzung der Züge vermehrt würden.

Ob diese Voraussetzungen zutreffen oder nicht, wollen wir nachher untersuchen. Aber selbst wenn sie zuträfen, so würde doch die Thatsache bestehen bleiben, dass jedes Personenkilometer mehr einen nicht unerheblichen Betrag an Kosten verursacht. Denn auch wenn sich die oben angegebene Ausnutzung der Sitzplätze der preussischen Staatsbahnen um das Dreifache erhöhen würde, wenn also die Ausnutzung der Sitzplätze in erster Klasse 32—33, in zweiter Klasse 64—65, in dritter Klasse 72—73 und in vierter Klasse 92—93 Prozent betrüge, so würden doch an veränderlichen Selbstkosten für das Personenkilometer in erster Klasse noch 3,6 Pf., in zweiter Klasse 1,34 Pf., in dritter Klasse 0,79 Pf. und in vierter Klasse 0,5 Pf. bleiben, Beträge, welche man nicht einfach ausser Acht lassen kann. Dieselben würden z. B. die von Engel vorgeschlagenen Sätze der III. Zone in erster Klasse bei einer Reiselänge von 170 km, in zweiter Klasse bei einer Reiselänge von 150 km und in dritter Klasse bei einer Reiselänge von 130 km übersteigen. Es würde also bei allen über diese Entfernungen hinausgehenden Reisen die Eisenbahn geradezu Geld zulegen, ganz abgesehen davon, dass die festen Selbstkosten, die Verzinsung des Anlagekapitals u. s. w. keine Deckung

erführen. Da also selbst bei Verdreifachung des Verkehrs ohne Vermehrung der Betriebskosten die Selbstkosten bei allen längeren Reisen beträchtlich höher sein würden, als die Einnahmen, so müssen hieraus beträchtliche Ausfälle entstehen und diese Ausfälle müssen offenbar um so grösser werden, je mehr die längeren Reisen sich vermehren. Denn nachdem wir durch Annahme einer Verdreifachung des Verkehrs und einer dreifach besseren Ausnutzung der Sitzplätze den weitgehendsten Möglichkeiten in dieser Richtung Rechnung getragen haben, gilt dasselbe von den Selbstkosten für ein Personenkilometer, wie von den Selbstkosten eines Zugkilometers: sie wachsen unerbittlich mit jedem zurückgelegten Kilometer um einen nicht unerheblichen Betrag.

Wenn so schon unter der Voraussetzung, dass die von den Verfechtern des Zonentarifs angenommene Vermehrung des Verkehrs eintritt, und zwar ohne Vermehrung der Selbstkosten infolge besserer Ausnutzung der Sitzplätze, die Ausserachtlassung der Entfernung bei Bemessung des Fahrpreises den Grundsätzen einer richtigen Tarifbildung widerspricht, weil die untere Grenze derselben, die Selbstkosten, unterschritten werden, so muss dies noch viel mehr der Fall sein, das finanzielle Ergebniss der Zonentarif-Vorschläge noch weit ungünstiger sich darstellen, wenn die oben angenommenen Voraussetzungen sich als ganz oder theilweise unbegründet darstellen.

Von diesen beiden Voraussetzungen kann die eine, die Vermehrung des Verkehrs, in doppelter Weise sich vollziehen, einmal indem die Zahl der Reisen sich vermehrt, zweitens indem die Reisen auf längere Entfernungen ausgedehnt werden. Durch beides wird die Zahl der Personenkilometer, der Massstab des Personenverkehrs, vermehrt.*)

*) Eine solche Verkehrsvermehrung, allerdings nur in der zweiten Richtung, nimmt auch Engel Eisenbahnreform Kapitel XII an, obgleich er ausdrücklich erklärt, sich dadurch von seinen Vorgängern zu unterscheiden, dass er für die Ausführbarkeit seines Tarifvorschlags vollständig absehe von jeder Möglichkeit oder

Dass eine Vermehrung des Verkehrs durch Tarifermässigungen herbeigeführt wird, und dass diese Vermehrung in

---

Wahrscheinlichkeit einer Frequenzsteigerung, deren Schätzungen er als mehr oder weniger utopisch bezeichnet. Bei der von ihm vorgenommenen Einschätzung des Verkehrs in die verschiedenen Entfernungszonen hat er aber gegenüber der Wirklichkeit den Umfang des Fernverkehrs so viel höher angesetzt, dass dadurch eine ganz erhebliche Vermehrung der Personenkilometer, also des Verkehrs herbeigeführt wird.

Die 276 Millionen Fahrten, welche im Jahr 1885/86 auf den deutschen Eisenbahnen geleistet sind, vertheilen sich nämlich:

	nach Engels Schätzung	in Wirklichkeit
bis 10 km	18,75 Prozent	45,8 Prozent,
11–25 „	37,50 „	30,3 „
26–50 „	18,75 „	12,6 „
über 50 „	25 „	11,3 „

Die letzteren Zahlen gründen sich auf eine genaue amtliche Statistik, welche für das preussische Staatsbahnnetz neuerdings aufgenommen und im Archiv für Eisenbahnwesen 1891 S. 577 ff. veröffentlicht ist. Die Engel'sche Rechnung unter Beibehaltung der von Engel angenommenen Vertheilung der Reisenden in die 3 Klassen, also mit Berücksichtigung des von ihm erwarteten Aufrückens der Reisenden in höhere Klassen stellt sich nach der Wirklichkeit folgendermassen:

bis 10 km rund 126 Millionen Fahrten, davon				
1/4 II. Klasse	= 31,5 „ „	zu 20 Pf.	=	6 300 000 Mk.
3/4 III. „	= 94,5 „ „	„ 10 „	=	9 450 000 „
11–25 km rund 84 Millionen Fahrten, davon				
1/4 II. Klasse	= 21 „ „	zu 50 Pf.	=	10 500 000 „
3/4 III. „	= 63 „ „	„ 25 „	=	15 750 000 „
26—50 km rund 35 Millionen Fahrten, davon				
5 % I. Klasse	= 1,75 „ „	zu 3 M.	=	5 250 000 „
30 % II. „	= 10,5 „ „	„ 1 „	=	10 500 000 „
65 % III. „	= 22,75 „ „	„ 0,50 „	=	11 375 000 „
über 50 km rund 31 Millionen Fahrten, davon				
1/4 I. Klasse	= 7,75 „ „	zu 6 M.	=	46 500 000 „
1/4 II. „	= 7,75 „ „	„ 2 „	=	15 500 000 „
1/2 III. „	= 15,5 „ „	„ 1 „	=	15 500 000 „
				146 625 000 Mk.

Sonach ergiebt sich gegen die rund 251 Millionen Mark, welche wirklich eingenommen sind und welche Engel auch bei seiner Vertheilung herausrechnet, ein Ausfall von über 100 Millionen Mark! Dieser Ausfall könnte

der Regel um so bedeutender ist, je erheblicher die Tarifermässigung ist, ist schon früher erörtert und mit den dabei hervorgehobenen Beschränkungen ohne Weiteres zuzugeben. Streitig sein kann nur der Umfang der Verkehrsvermehrung,

---

ohne Vermehrung der Zahl der Reisenden nur dann vermieden werden, wenn die Zahl der Fernreisenden sich in der Weise vermehrte und die Zahl der Reisenden auf kurze Entfernungen sich entsprechend verminderte, wie dies in der Engel'schen Vertheilung der Reisenden angenommen ist. Dazu würde aber nahezu eine Verdoppelung der Personenkilometer, also des Verkehrs und der Betriebsleistungen erforderlich sein. Ob diese Verkehrsvermehrung eintreten würde, muss zunächst zweifelhaft erscheinen. Jedenfalls würde sie nicht so eintreten, dass die Zahl der auf kurze Entfernung Reisenden sich entsprechend der Engel'schen Annahme verringerte, vielmehr würde die Zahl der letzteren mindestens gleich bleiben, wahrscheinlich sich erheblich vermehren. Dann muss sich aber auch die Zahl der Reisenden im Ganzen erheblich vermehren. Also ohne eine Verdoppelung des Verkehrs kann auch Engel seine Rechnung nicht aufrecht erhalten.

Schon ohne die oben erwähnte Statistik der preussischen Staatsbahnen zu kennen, hatte Professor Launhardt in einem Aufsatz in der Zeitschrift „Zur guten Stunde" 1889 Nr. 26 nachgewiesen, dass die Engel'sche Vertheilung der Reisen in die verschiedenen Zonen nicht richtig sein könne, weil dabei sich eine erheblich grössere Zahl von Personenkilometern ergäbe, als thatsächlich in dem Jahr 1885/86 auf den deutschen Eisenbahnen gefahren seien. In seiner Volksausgabe der „Eisenbahnreform", die Engel unter dem Titel der „Zonentarif" neuerdings veröffentlicht hat, lässt er nun die in der „Eisenbahnreform" aufgestellte Berechnung als überflüssig weg, indem er auf die Erfolge der ungarischen und österreichischen Zonentarife hinweist und annimmt, dass der Ausfall ausser durch Ersparnisse durch die unausbleiblichen Verschiebungen in der Klassenbenutzung und in der Weglänge gedeckt werden würde. Ob die finanziellen Erfolge der ungarischen und österreichischen Zonentarife derart sind, dass man sich insbesondere für den Engel'schen Zonentarif darauf berufen kann, wird noch später erörtert werden. Hier sei nur bemerkt, dass entgegen der Engel'schen Annahme die Hauptzunahme des Verkehrs auf den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen im Nahverkehr erfolgt ist und dass nach der neuesten Veröffentlichung des Direktor Schober in der Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt 1891 Heft 42 in Ungarn „die als eine Folge der Preisreduktion erwartete verhältnissmässig stärkere Benutzung der höheren Wagenklassen nicht eingetreten ist."

ob derselbe in der That so erheblich sein wird, wie die Verfechter des Zonentarifs annehmen und wie es nothwendig ist, um die durch die vorgeschlagenen Tarifermässigungen herbeigeführten Einnahmeausfälle zu decken. Den Beweis hierfür sind die Verfechter des Zonentarifs bisher schuldig geblieben. Diese Frage könnte indess mit Sicherheit nur durch einen Versuch der Einführung der von den Verfechtern des Zonentarifs vorgeschlagenen Transportpreise beantwortet werden und soll deshalb hier nicht weiter verfolgt werden.

Dagegen lässt sich die zweite Frage, ob die von den Verfechtern des Zonentarifs erwartete Verkehrsvermehrung ohne eine beachtenswerthe Vermehrung der Selbstkosten erfolgen kann, auch ohne einen Versuch mit ziemlicher Sicherheit beantworten. Massgebend hierfür ist die Möglichkeit einer besseren Ausnutzung der Sitzplätze der Personenwagen, welche zur Zeit bekanntlich eine verhältnissmässig geringe ist. Sie beträgt durchschnittlich in Europa etwa 25 Prozent, bei einigen Bahnen etwas mehr, bei anderen weniger. Würde es möglich sein, sie auf das Doppelte oder Dreifache zu steigern, so würde, da die Beförderung eines zu 50 oder 75 Prozent besetzten Zuges nicht erhebliche Mehrkosten veranlasst, als die eines mit 25 Prozent besetzten Zuges, die Beförderung der doppelten oder dreifachen Zahl von Reisenden mit nur geringer Kostenerhöhung und demgemäss eine Ermässigung der jetzigen Fahrpreise auf etwa die Hälfte oder nahezu ein Drittel erfolgen können.

Indess ist diese Möglichkeit aus folgenden Gründen zu verneinen:

Es handelt sich bei der festgestellten gegenwärtigen Besetzung der Sitzplätze um eine Durchschnittszahl. Ein jeder, der etwas von Statistik versteht und weiss, wie Durchschnittszahlen sich zusammensetzen, weiss auch, dass man ausserordentlich vorsichtig mit denselben umgehen und in vielen Fällen auf ihre Grundlagen zurückgehen muss, wenn man nicht vollständig falsche Schlüsse ziehen will. Den Verfechtern der Zonentarife muss aber zum Vorwurf gemacht

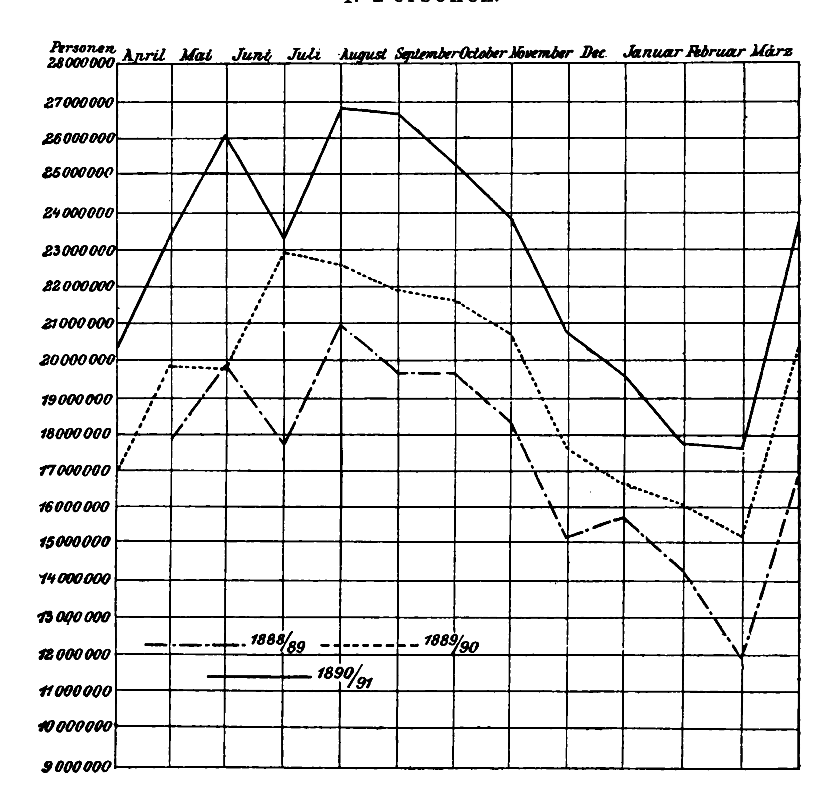
werden, dass sie diese nothwendige Vorsicht bei Behandlung der Durchschnittszahlen nicht oder nicht in genügendem Masse geübt haben. Sie nehmen diese Durchschnittszahlen ohne Weiteres als massgebend an und bauen darauf ihre Projekte auf, ohne sich klar zu machen, dass sie auf Sand bauen.

Schon das einfachste Nachdenken ergiebt, dass eine durchschnittliche Besetzung von 25 Prozent der Sitzplätze in der verschiedensten Weise entstehen kann. Es kann die eine Hälfte der Züge mit einer Besetzung von 50 Prozent, die andere leer gefahren werden, es können auch ein Theil der Züge nahezu voll gefahren werden und ein anderer grösserer Theil der Züge nahezu leer, es kann ein und derselbe Zug bei Beginn nahezu voll besetzt sein, am Ende seines Laufes nahezu leer u. s. w. Und so liegt es auch thatsächlich. Der Personenverkehr ist im höchsten Masse unregelmässig und infolge dessen die Besetzung der Züge eine höchst verschiedene, wer annimmt, dass dieselbe dem Durchschnitt entspreche, der irrt gründlich.

Nachfolgend ist eine bildliche Darstellung der in den Jahren 1888/89 bis 1890/91 auf den preussischen Staatsbahnen in den verschiedenen Monaten gefahrenen Personen und Personenkilometer gegeben, aus der erhellt, wie verschieden die Dichtigkeit des Personenverkehrs in den verschiedenen Jahreszeiten ist. Es ergiebt sich aber ferner daraus, dass die recht erhebliche Zunahme, welche der Personenverkehr der preussischen Staatsbahnen in den Jahren 1888/89 bis 1890/91 gefunden hat, an der bildlichen Gestalt, die uns der Personenverkehr in den verschiedenen Monaten zeigt, im Ganzen nichts geändert hat, d. h. der Verkehr ist ebenso unregelmässig in den verschiedenen Jahreszeiten geblieben, wie bisher. Wenn der Verkehr nun nach Einführung des Perrot'schen oder Engel'schen Zonentarifs sich verdoppelte oder verdreifachte, würde sich dann wohl das Bild des Personenverkehrs ändern? Würde etwa die Linie der Wintermonate in eine gleiche Höhe mit der Linie der Sommermonate verschoben

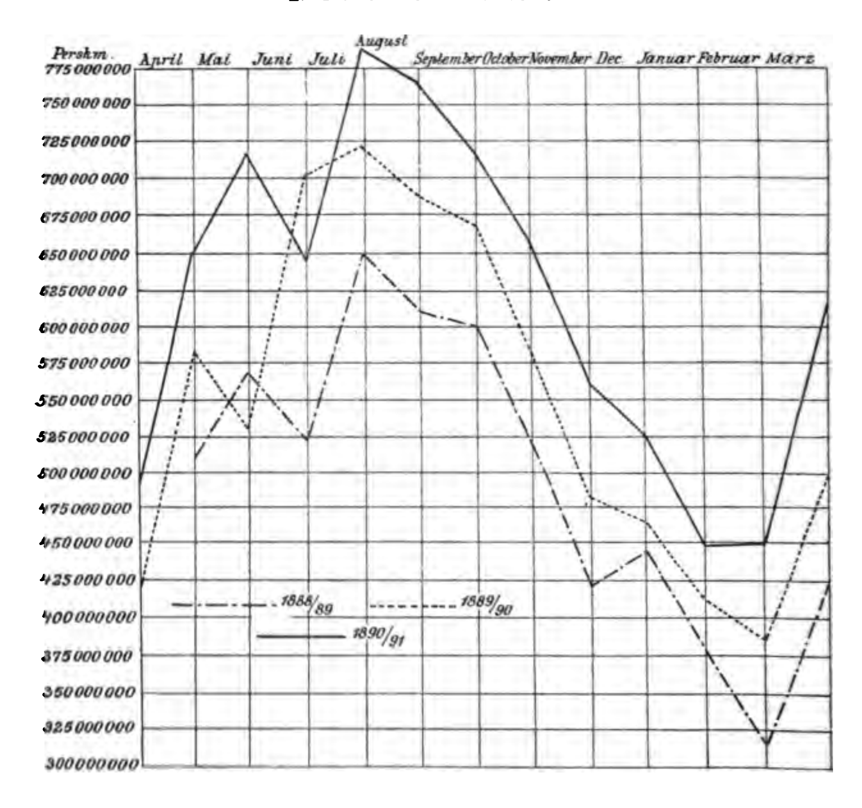
werden, sodass die Senkungen ausgefüllt würden und eine wagrechte Linie entstände? Oder würde sich nicht vielmehr dasselbe Bild, wie jetzt, darbieten, nur auf das Doppelte oder Dreifache erhöht? Und wenn letzteres, wie nicht zu bezweifeln, der Fall sein wird, wie soll dann die Sitzplatzausnutzung gegen jetzt verbessert werden, wie sollen die preussischen Staatsbahnen, welche jetzt schon in den Sommermonaten mit ihrem Betriebsmaterial und Personal kaum ausreichen, mit demselben einen doppelten oder dreifachen Verkehr bewältigen?

1. Personen.





2. Personenkilometer.



Diese Unregelmässigkeit des Verkehrs nach den Jahreszeiten ist aber nur eine der vielen Unregelmässigkeiten im Personenverkehr. Mindestens ebenso verschieden, wie der Personenverkehr im Sommer und Winter, ist der Personenverkehr in den verschiedenen Zügen auf den grossen Hauptlinien und den Nebenlinien ... weis hierfür liefert die nachstehende Tabelle, S. 46 ... eine Nachweisung der höchsten und niedrigsten ... n Ausnutzung der Plätze in allen Zügen ... Staatsbahnen in der Zeit vom 1. Jun ... 0 auf Grund amtlicher Zählungen

enthält. Danach finden sich in demselben Direktionsbezirk Verschiedenheiten in der streckenweisen Besetzung von Schnellzügen zwischen 91,8 und 23,3, ferner 88,8 und 6,2, 73,2 und 2,9, 70 und 10,3 Prozent, bei den Personenzügen von 88,3 und 0,9, 81,7 und 3,5, 74,5 und 0,8, 79,9 und 3,3, 71,5 und 1 Prozent, bei den gemischten Zügen von 91 und 4,3, 74,5 und 1,3 76,7 und 3,1 Prozent*).

Diese Verschiedenheiten in der Ausnutzung der Sitzplätze in den verschiedenen Zügen und auf den verschiedenen Linien sind also noch weit erheblicher, als die in den Jahreszeiten und es ist nicht einzusehen, wie durch Einführung eines Zonentarifs und eine Verdoppelung oder Verdreifachung des Verkehrs ein Ausgleich dieser Verschiedenheiten in der Ausnutzung der Züge im Winter und Sommer, auf Haupt- und Nebenlinien herbeigeführt werden soll. Es müssten denn die Verfechter des Zonentarifs darauf rechnen, dass ihre zahlreichen Anhänger ihre Sommerreisen in den Januar und Februar verlegen werden oder statt auf den Hauptlinien nach Thüringen, Süddeutschland, dem Rhein, den Nord- und Ostseebädern zu reisen, auf den hinterpommerschen oder ostpreussischen Nebenbahnen spazieren fahren. Das wäre allerdings sehr verdienst-

---

*) Vielleicht wird mancher Leser fragen, weshalb denn die Eisenbahnverwaltung solche unrentable Züge fährt. Ja gern thut sie das gewiss nicht, es sind eben die verschiedenartigsten Gründe, welche sie im Interesse des öffentlichen Verkehrs dazu zwingen. Bald ist es die Postverwaltung, die im Interesse ihres Verkehrs dazu drängt, bald sind es Interessen einzelner Orte und Gegenden, welche sonst keine Anschlüsse an wichtige Züge der Hauptbahnen nach gewissen Verkehrsrichtungen haben u. s. w., was die Aufrechterhaltung solcher schlecht besetzter Züge erforderlich macht. Wenn freilich die Staatseisenbahnverwaltung lediglich ihr Finanzinteresse in den Vordergrund stellen wollte, würde sie einen Theil dieser Züge nicht fahren. Es wird ihr aber jetzt schon oft vorgeworfen, dass sie dies zu sehr vorwalten liesse, und wer sich unterrichten will, wie stark der Ansturm der örtlichen Interessen auf Einlegung neuer Züge und Zugverbindungen ist, der braucht nur die Verhandlungen der Bezirkseisenbahnräthe über die Vorlage der Winter- und Sommerfahrpläne zu lesen.

Ausnutzungsziffer, d. h. die Besetzung der Plätze auf die Achse im Verhältniss zu den vorhandenen Plätzen auf die Achse bei den		Eisenbahn-									
		Altona		Berlin		Breslau		Bromberg		Cöln (linksrhein.)	
		Strecke	Zug-Nr. und %	Strecke	Zug-Nr. und %	Strecke	Zug-Nr. und %	Strecke	Zug-Nr. und %	Strecke	Zug-Nr. und %
Schnellzügen	höchste	**Hamburg** Berlin	3 62,6	**Berlin** Breslau	3 62	**Breslau** Oderberg	1 42	**Eydtkuhnen** Charlottenburg	2 54,5	**Cöln** Herbesthal	6 88,8
	niedrigste	**Neumünster** Kiel	22 9,8	**Stettin** Strasburg U./M.	848 14,6	**Oderberg** Breslau	6 17,9	**Insterburg** Posen	52 29,9	**Bleyberg** Aachen	63 6,2
Personenzügen	höchste	**Elmshorn** Klosterthor	507 55,8	**Glatz** Dittersbach	582 75,6	**Breslau** Mittelwalde	807 57,8	**Zoppot** Danzig[1]	169 75,8	**Cöln** Neuss	245 81,7
	niedrigste	**Hamburg** Büchen	299 6,0	**Frankfurt a. O.** Cüstrin	111 4,2	**Myslowitz** Neuberun	33 2,8	**Danzig** Dirschau[2])	114 6,6	**Cleve** Zevenaar	229 3,5
Gemischten Zügen	höchste	**Neumünster** Heide	1064 45,2	**Ruhland** Lauchhammer	421 76,7	**Dt. Wette** Ziegenhals	975 74,5	**Bromberg** Fordon	1153 76,3	**Aachen** Roetgen	70 91,[illegible]
	niedrigste	**Husum** Tönning	1182 4,1	**Stettin** Angermünde	2702 3,3	**Dziedlitz** Kattowitz	784 1,3	**Eisenau** Wongrowitz	990 5,8	**Würselen** Morsbach	47 4,[illegible]

[1]) **Thorn** – Inowrazlaw 102, 55,9

[2]) **Berlin Schl.** – Lichtenberg 239, 10,1

Direktions-Bezirk

Cöln (rechtsrhein.)		Elberfeld		Erfurt		Frankfurt a. M.		Hannover		Magdeburg	
Strecke	Zug-Nr und %	Strecke	Zug-Nr. und %	Strecke	Zug-Nr. und %	Strecke	Zug-Nr. und %	Strecke	Zug-Nr. und %	Strecke	Zug-Nr. und %
Cöln / Bremen	93 / 70,0	**Soest** / Neuss[1])	34 / 56,3	**Bebra** / Berlin[1])	3 / 63,7	**Frankfurt a. M.** / Hamburg	321 / 65,0	**Braunschweig** / Hannover	144 / 91,8	**Magdeburg** / Berlin	31 / 73,2
Uerden / Leer	41 / 10,3	**Hagen** / Hamm	85 / 14,7	**Bebra** / Cassel	162 / 8,4	**Sachsenhausen** / Hanau	11 / 16,4	**Hannover** / Hamm	20 / 23,3	**Oschersleben** / Halberstadt[1])	274 / 2,9
Werden / Essen	283 / 88,3	**Lüdenscheid** / Brügge	11 / 71,5	**Leipzig** / Corbetha[2])	220 / 79,9	**Homburg** / Frankfurt a. M.	302 / 67,5	**Hamburg** / Cuxhaven[1])	288 / 65,6	**Cöthen** / Aschersleben	309 / 74,5
Hochfeld / Speldorf[1])	7 / 0,9	**Altendorf rechtsrh.** / Hattingen[2])	230 / 1,9	**Gr. Lichterfelde** / Berlin	385 / 3,3	**Ems** / Coblenz	206 / 3,8	**Nordstemmen** / Hildesheim	109 / 0,34	**Schöningen** / Jerxheim[2])	74 / 0,8
Kray / Mühlheim R.[2])	838 / 34,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bochum / Weitmar	291 / 0,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1) **Speldorf** / Hochfeld	6 / 1,4	1) davon die Theilstrecke **Elberfeld D.** / Vohwinkel mit	76,3	1) davon die Theilstrecke **Weissenfels** / Corbetha mit	70,3			1) davon die Theilstrecke **Hamburg** / Harburg mit	87,0	1) **Halberstadt** / Aschersleben	271 / 2,9
2) davon die Theilstrecke **Essen** / Mühlheim R. mit	35,7	2) **Hattingen** / Altendorf rrh.	231 / 2,4	2) davon die Theilstrecke **Leipzig** / Markranstädt mit	86,2					2) **Jerxheim** / Schöningen	74 / 1,8

lich und vortheilhaft für die Eisenbahnverwaltung. Indess, so hoch man auch die Zahl der Anhänger des Zonentarifs schätzen mag, so glaube ich doch nicht, dass sie in der Lage sein würden, durch die angedeuteten Mittel eine genügend gleichmässige Ausnutzung der Züge herbeizuführen. Denn es giebt ausser den vorher behandelten noch so viele andere Ursachen der ungleichmässigen Besetzung der Züge, dass man dieselben kaum alle aufführen kann. Ich will ganz absehen von den zahlreichen Extrazügen, insbesondere in der Sommerreisezeit, an Festtagen u. s. w., welche in der Regel nur in einer Richtung besetzt sind und leer zurückgefahren werden müssen, sondern nur beispielsweise auf unseren Berliner Vorortverkehr verweisen. Morgens sind die Züge aus den Vororten nach Berlin dicht besetzt mit Arbeitern, Kaufleuten, Beamten u. s. w., die in die Stadt zu ihrer Beschäftigung eilen, während die Züge nach den Vororten leer oder nur mit geringer Besetzung fahren. Abends zeigt sich das umgekehrte Bild, ebenso am Sonntag, insbesondere an schönen Sommertagen. Da kann die Bahn nicht Wagen und Lokomotiven genug schaffen, um Morgens die Berliner aus der Stadt hinaus, Abends wieder hineinzuschaffen. Aber in entgegengesetzter Richtung laufen dann die Züge nahezu leer. Und wenn zufällig am Sonntag Morgen ein tüchtiger Landregen einsetzt, dann fahren die Züge den ganzen Tag und in allen Richtungen schlecht besetzt. Aber gefahren werden müssen die fahrplanmässigen Züge, wenn sie auch leer bleiben, weil die Eisenbahn verpflichtet ist, die Beförderungsgelegenheit zu liefern; auch diese Verpflichtung, welche der Eisenbahn im Interesse des Verkehrs auferlegt ist, führt zu vielen Leerfahrten, nöthigt die Eisenbahnen, ein Betriebsmaterial zu halten, welches den grossen Schwankungen des Verkehrs gewachsen ist, und trägt nicht wenig bei zu der durchschnittlich geringen Ausnutzung der Sitzplätze.

Also die Vermehrung des Verkehrs an sich kann an der Ausnutzung der Sitzplätze wenig bessern, weil die Unregelmässigkeit des Personenverkehrs, auf welcher diese geringe

Ausnutzung beruht, dieselbe bleibt.*) Vorübergehend kann allerdings bei einer erheblichen Verkehrsvermehrung eine bessere Ausnutzung dann eintreten, wenn die Eisenbahnverwaltung mit Beschaffung des nöthigen Betriebsmaterials und der Einlegung von neuen dem erhöhten Verkehr entsprechenden Zügen nicht schnell genug nachfolgt. Das ist aber für den Verkehr sehr unbequem und giebt zu zahlreichen Klagen wegen Ueberfüllung der Wagen u. s. w. Anlass; wie sie auch jetzt aus Oesterreich-Ungarn ertönen, wo nach Einführung der Zonentarife derartige Verhältnisse zu herrschen scheinen. Trotzdem ist dort die Besserung in der Ausnutzung nicht sehr erheblich gewesen. Der Generaldirektor der österreichischen Staatsbahnen sagt in seinem Vortrag über den Kreuzerzonentarif vom 24. März 1891 hierüber folgendes: „Während noch im Jahre 1889 die Ausnützung der Sitzplätze 21,6 Prozent betragen hat, ist dieselbe durch die Frequenzsteigerung im Durchschnitt beider Semester des Jahres 1890 auf 24,53 Prozent gestiegen und zwar betrug dieselbe im ersten Semester 17,67 und im zweiten Semester 29,51 Prozent. Für ein ganzes Rechnungsjahr kann bei Bestand des Kreuzerzonentarifs eine Besserung der Sitzplatzausnutzung von etwa 10 Prozent erwartet werden."

Diese Erwartung scheint mir indess etwas hoch gespannt. Das zweite Semester begriff die Sommerreisezeit in sich und auch die Einführung des Kreuzerzonentarifs, der

---

*) Ein schlagendes Beispiel hierfür führt der Ober-Inspektor v. Scala an (Hertzka, Personenporto S. 54). Er theilt mit, dass an einem normalen Wochentage des Sommers 1884 auf der Strecke Wien-Rekawinkel 10 200 Personen mit 96 600 Personenkilometern befördert und dazu 475 000 Sitzplatzkilometer gefahren seien, was eine Ausnutzung der Sitzplätze von etwa 20 Prozent ergiebt. Dagegen seien am Pfingstmontage desselben Sommers auf der genannten Strecke 64 600 Personen mit 576 800 Personenkilometern befördert und dazu 2 100 000 Sitzplatzkilometer gefahren; also war bei dem sechsfach vergrösserten Verkehr die Sitzplatz-Ausnutzung nur von 20 auf 25 Prozent gestiegen.

eine Anregung zu vielen Reisen gab. Ich glaube nicht, dass auf die Dauer die durchschnittliche Ausnutzung sowohl auf den österreichischen als den ungarischen Staatsbahnen 30 Prozent übersteigen wird. Denn diejenige Massregel, welche weit mehr als eine Verkehrsvermehrung zu einer verbesserten Ausnutzung der Sitzplätze führt, die Beschränkung der Klassen im Personenverkehr, ist in Oesterreich-Ungarn nur in geringem Masse zur Anwendung gelangt, indem man bei Einführung des Zonentarifs die vierte Klasse, welche nur noch auf einigen unbedeutenden Linien bestand, aufhob und bei den Schnellzügen die III. Klasse beseitigte.*)

*) Eine vollgültige Bestätigung der vorstehenden Ausführungen findet sich in dem Jahresbericht der Sächsischen Staatsbahnen vom Jahr 1889 S. 21. Hier heisst es: „Die Ausnutzung der bewegten Personenwagenplätze wird sehr nachtheilig beeinflusst durch den Verkehr auf kurzen Strecken, welcher auf den sächsischen Staatsbahnen stark vorherrscht. Dreiviertheile des Gesammtverkehrs von 28 886 259 Personen bewegte sich auf den kurzen Entfernungen bis zu 30 km. Davon haben sogar 11 062 582 Personen die Entfernung von 10 km nicht überschritten. Auch der häufig nach bestimmten Punkten gerichtete stossweise Verkehr wirkt nachtheilig auf die Platzausnutzung ein, da die Züge nicht nach Massgabe ihrer Entfernung regulirt werden können. Selbst wenn zu Beginn der Fahrten, namentlich von den grossen Städten aus, die Plätze sämmtlich besetzt sind, so werden dieselben schon bei der dem Ausgangspunkte der Züge zunächst gelegenen Verkehrsstelle zu einem grossen Theile wieder verlassen, ohne gleichen Ersatz zu finden. Dieser Vorgang setzt sich im Weiterlaufe der Züge mehr oder weniger fort und wirkt der Platzausnutzung stark entgegen. Nebenbei hat nicht geringen Einfluss auf die Erzeugung todter Last die Eintheilung der Züge in 3—4 Wagenklassen, sowie die Führung besonderer Wagenabtheilungen zur beliebigen Auswahl der Reisenden. Die schmalspurigen Bahnen, bei welchen eine so weitgehende Eintheilung der Züge nicht besteht, (insbesondere keine IV. Klasse), haben daher auch eine bessere Platzausnutzung. Bei ersteren beträgt der allgemeine Durchschnitt 28,4[illegible] [illegible]l letzteren 28,18 Prozent. Auch die zur Beförderung de[illegible] [illegible]gsreisenden an Sonn- und Festtagen verkehrenden

Wenn also die Verfechter des Zonentarifs nicht, wie Hertzka dies vorgeschlagen hat, anstatt der 3 oder 4 Klassen nur eine Klasse einführen wollen, so werden sie selbst durch eine weitgehende Verkehrsvermehrung keine in das Gewicht fallende bessere Ausnutzung der Sitzplätze erzielen. Selbst aber bei nur einer Klasse werden die übertriebenen Erwartungen, welche in dieser Beziehung bestehen, nicht entfernt befriedigt werden. Wenn die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft mit ihrem ungeheuren, auf die Grossstadt Berlin concentrirten Verkehr und nur mit einer Klasse ohne die Unterscheidung von Raucher, Nichtraucher, Frauen, welche auf den Eisenbahnen, abgesehen von den verschiedenen Klassen, die Ausnutzung ungünstig beeinflusst, auf ihren frequentesten Linien durchschnittlich nicht über 50—52 Prozent der gefahrenen Plätze besetzt hat,* so wird man bei den Eisenbahnen selbst bei Beschränkung der Klassen auf eine nicht entfernt eine derartige durchschnittliche Ausnutzung erwarten dürfen, wie die Verfechter des Zonentarifs sie voraussetzen.*)

Extrazüge, welche in der Regel in einer Richtung leer fahren, vermehren die Zahl der leer gefahrenen Plätze nicht unerheblich, die schliesslich im Jahresergebniss als todte Last mit zum Ausdruck kommen. Daher ist es auch leicht erklärlich, dass sogar Linien mit lebhaftem Verkehr, wie z. B. die sächsisch-böhmische, wo die voraufgeführten nachtheiligen Einflüsse besonders stark zur Wirkung kommen, eine selbst noch unter dem allgemeinen Durchschnitt stehende Platzausnutzung haben.“

Bekanntlich ist das Königreich Sachsen das dichtbevölkertste Land Deutschlands und besitzt auch das dichteste Eisenbahnnetz. Es kamen auf jeden Kopf der Bevölkerung Reisen in 1875 6, 1880 6,3, 1885 7,3, 1886 7,7, 1887 8,1, 1888 8,7, 1889 9,3. Die durchschnittliche Reiselänge war 1875 26,65 und 1889 24,13 km. Mit der Zunahme des Verkehrs hat also die durchschnittliche Reiselänge abgenommen.

*) Vgl. National-Zeitung vom 7. November 1891 Nr. 619, erstes Beiblatt. Im Jahre 1891 hat die Grosse Berliner Pferdebahn auf 220 Kilometer Bahnlänge 121 Millionen Personen befördert.

eine Anregung zu vielen Reisen gab. Ich glaube nicht, dass auf die Dauer die durchschnittliche Ausnutzung sowohl auf den österreichischen als den ungarischen Staatsbahnen 30 Prozent übersteigen wird. Denn diejenige Massregel, welche weit mehr als eine Verkehrsvermehrung zu einer verbesserten Ausnutzung der Sitzplätze führt, die Beschränkung der Klassen im Personenverkehr, ist in Oesterreich-Ungarn nur in geringem Masse zur Anwendung gelangt, indem man bei Einführung des Zonentarifs die vierte Klasse, welche nur noch auf einigen unbedeutenden Linien bestand, aufhob und bei den Schnellzügen die III. Klasse beseitigte.*)

*) Eine vollgültige Bestätigung der vorstehenden Ausführungen findet sich in dem Jahresbericht der Sächsischen Staatsbahnen vom Jahr 1889 S. 21. Hier heisst es: „Die Ausnutzung der bewegten Personenwagenplätze wird sehr nachtheilig beeinflusst durch den Verkehr auf kurzen Strecken, welcher auf den sächsischen Staatsbahnen stark vorherrscht. Dreiviertheile des Gesammtverkehrs von 28 886 259 Personen bewegte sich auf den kurzen Entfernungen bis zu 30 km. Davon haben sogar 11 062 582 Personen die Entfernung von 10 km nicht überschritten. Auch der häufig nach bestimmten Punkten gerichtete stossweise Verkehr wirkt nachtheilig auf die Platzausnutzung ein, da die Züge nicht nach Massgabe ihrer Entfernung regulirt werden können. Selbst wenn zu Beginn der Fahrten, namentlich von den grossen Städten aus, die Plätze sämmtlich besetzt sind, so werden dieselben schon bei der dem Ausgangspunkte der Züge zunächst gelegenen Verkehrsstelle zu einem grossen Theile wieder verlassen, ohne gleichen Ersatz zu finden. Dieser Vorgang setzt sich im Weiterlaufe der Züge mehr oder weniger fort und wirkt der Platzausnutzung stark entgegen. Nebenbei hat nicht geringen Einfluss auf die Erzeugung todter Last die Eintheilung der Züge in 3—4 Wagenklassen, sowie die Führung besonderer Wagenabtheilungen zur beliebigen Auswahl der Reisenden. Die schmalspurigen Bahnen, bei welchen eine so weitgehende Eintheilung der Züge nicht besteht, (insbesondere keine IV. Klasse), haben daher auch eine bessere Platzausnutzung. Bei ersteren beträgt der allgemeine Durchschnitt 23,45 und bei letzteren 28,18 Prozent. Auch die zur Beförderung der Vergnügungsreisenden an Sonn- und Festtagen verkehrenden

Wenn also die Verfechter des Zonentarifs nicht, wie Hertzka dies vorgeschlagen hat, anstatt der 3 oder 4 Klassen nur eine Klasse einführen wollen, so werden sie selbst durch eine weitgehende Verkehrsvermehrung keine in das Gewicht fallende bessere Ausnutzung der Sitzplätze erzielen. Selbst aber bei nur einer Klasse werden die übertriebenen Erwartungen, welche in dieser Beziehung bestehen, nicht entfernt befriedigt werden. Wenn die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft mit ihrem ungeheuren, auf die Grossstadt Berlin concentrirten Verkehr und nur mit einer Klasse ohne die Unterscheidung von Raucher, Nichtraucher, Frauen, welche auf den Eisenbahnen, abgesehen von den verschiedenen Klassen, die Ausnutzung ungünstig beeinflusst, auf ihren frequentesten Linien durchschnittlich nicht über 50—52 Prozent der gefahrenen Plätze besetzt hat,* so wird man bei den Eisenbahnen selbst bei Beschränkung der Klassen auf eine nicht entfernt eine derartige durchschnittliche Ausnutzung erwarten dürfen, wie die Verfechter des Zonentarifs sie voraussetzen.*)

Extrazüge, welche in der Regel in einer Richtung leer fahren, vermehren die Zahl der leer gefahrenen Plätze nicht unerheblich, die schliesslich im Jahresergebniss als todte Last mit zum Ausdruck kommen. Daher ist es auch leicht erklärlich, dass sogar Linien mit lebhaftem Verkehr, wie z. B. die sächsisch-böhmische, wo die voraufgeführten nachtheiligen Einflüsse besonders stark zur Wirkung kommen, eine selbst noch unter dem allgemeinen Durchschnitt stehende Platzausnutzung haben.“

Bekanntlich ist das Königreich Sachsen das dichtbevölkertste Land Deutschlands und besitzt auch das dichteste Eisenbahnnetz. Es kamen auf jeden Kopf der Bevölkerung Reisen in 1875 6, 1880 6,3, 1885 7,3, 1886 7,7, 1887 8,1, 1888 8,7, 1889 9,3. Die durchschnittliche Reiselänge war 1875 26,65 und 1889 24,13 km. Mit der Zunahme des Verkehrs hat also die durchschnittliche Reiselänge abgenommen.

*) Vgl. National-Zeitung vom 7. November 1891 Nr. 619, erstes Beiblatt. Im Jahre 1891 hat die Grosse Berliner Pferdebahn auf 220 Kilometer Bahnlänge 121 Millionen Personen befördert.

Aus alle dem ergiebt sich, dass die Annahme, ein erheblich erhöhter Verkehr könne ohne Vermehrung der Selbstkosten durch Herbeiführung einer besseren Ausnützung der Sitzplätze bewältigt werden, falsch und die im Wesentlichen hierauf gegründeten Berechnungen der Zonentarifmänner ohne Halt sind. Daraus folgt aber weiter, dass, wenn selbst bei Einführung des Zonentarifs eine solche Verkehrsvermehrung einträte, wie sie nöthig ist, um die Roheinnahmen der Eisenbahnen im Personenverkehr auf der jetzigen Höhe zu erhalten, die Reineinnahmen ganz erheblich sinken müssten, weil die Betriebskosten bedeutend steigen würden. Und damit wirft sich ganz von selbst die Frage auf, wie und von wem der hieraus entstehende Ausfall gedeckt werden soll. Handelt es sich um Privatbahnen, so wird er die Aktionäre treffen: Privatbahnen werden aber eben deshalb wenig geneigt sein, einen derartigen Tarif einzuführen. Das entgeht auch den Verfechtern des Zonentarifs nicht und deshalb verbinden sie in der Regel ihre Tarifvorschläge mit dem Vorschlage, die Privatbahnen zu verstaatlichen bezw. setzen die Einführung der Zonentarife durch Staatsbahnen voraus. Sie überlassen also dem Staate die Sorge, die Ausfälle an den Reineinnahmen zu decken, welche durch Einführung der Zonentarife entstehen werden. Das ist allerdings sehr bequem. Aber es enthebt nicht der Untersuchung, auf wen diese Lasten in Form von Steuern fallen werden. Da ist es denn nicht zweifelhaft, dass die grossen Ausfälle, die zu erwarten sind, nicht durch Luxussteuern und Steuern auf das Einkommen der wohlhabenden Bevölkerungsklassen gedeckt werden können. Hundert Millionen Mark jährlich — um einen solchen Betrag wird es sich etwa handeln — können in Deutschland nur aufgebracht werden, indem die breite Masse des Volks, auch der sogenannte kleine Mann herangezogen wird. Nun werden die gegenwärtigen Einnahmen aus dem Personenverkehr, wie auch die Zonentarifmänner annehmen, zum grossen Theile von den wohlhabenderen Klassen aufgebracht. Denn die

ärmeren Klassen können ja nach ihrer Ansicht bei den jetzigen Fahrpreisen nicht reisen, das soll ihnen erst der Zonentarif ermöglichen. Wenn aber durch den Zonentarif derartige Einnahmeausfälle entstehen, dass andererseits die unteren Klassen durch Steuern das wieder aufbringen müssen, was sie am Fahrpreis ersparen, dann haben sie nichts gewonnen oder vielmehr verloren. Denn jetzt kann der Arbeiter sein Geld sparen, indem er nicht reist, nach Einführung des Zonentarifs wird er es in Form von Steuern auf alle Fälle zahlen müssen, ob er reist oder nicht. Und nach meiner Ueberzeugung würde der kleine Mann der doppelt geschlagene sein. Denn auch das wird nicht zutreffen, was die Verfechter des Zonentarifs behaupten, dass die Verbilligung der Personenfahrpreise in erster Linie den ärmeren Klassen zu Gute kommen würde. Handelt es sich doch dabei, wie oben dargelegt ist, wesentlich um die Verbilligung der Fernreisen. Zu solchen aber gehört ausser dem Fahrpreis noch viel Geld und viel Zeit. Und beides steht den arbeitenden Klassen, deren Zeit auch Geld ist, nicht zur Verfügung. Deshalb würden sie sich, abgesehen von den wenigen durchaus nothwendigen Reisen, auch nach Einführung des Zonentarifs, beschränken müssen auf Reisen im Nahverkehr, wie sie ohne Uebernachtungskosten und sonstige Unkosten sich auch jetzt schon ausführen lassen. Die Vortheile der grossen Ermässigungen im Fernverkehr aber würden in erster Linie den wohlhabenden Klassen zufallen, die Zeit und Geld genug haben, um solche Fernreisen, sei es zum Vergnügen, sei es in Geschäftsangelegenheiten, zu machen. Und so könnte es kommen, dass die arbeitenden Klassen in Zukunft in Form von Steuern die Ausfälle aufbringen müssten für Fahrpreisermässigungen, welche in erster Linie den wohlhabenderen, besitzenden Klassen zu Gute kämen.

Der Gedanke einer so weit gehenden Ermässigung der Fahrpreise, wie der Zonentarif sie vorschlägt, und der eventuellen Aufbringung der dadurch entstehenden Ausfälle in

Eisenbahneinnahmen durch Steuern wäre überhaupt nur dann richtig und gerecht, wenn der Vortheil dieser Fahrpreisermässigung gleichmässig allen Bevölkerungsklassen zu Gute käme. Daran ist aber zur Zeit gar nicht zu denken. Handel und Industrie würden hiervon weit mehr Vortheil ziehen, als die Landwirthschaft, die wohlhabenden Bevölkerungsklassen weit mehr als die unbemittelten, die grossen Städte weit mehr als das platte Land und die Kleinstädte.*) Deshalb ist unser Zeitalter noch nicht reif für den Gedanken des Zonentarifs, der im Grunde doch nichts anderes bedeutet als eine verhüllte Anwendung des Grundsatzes des allgemeinen Genussgutes, d. h. der unentgeltlichen allgemeinen Benutzung auf die Eisenbahnen. Denn dass man für eine Mark durch ganz Deutschland reisen will, das heisst doch nichts anderes, als dass man verlangt, umsonst zu fahren, aber aus Anstand das nachgerade überall sich einbürgernde Trinkgeld auch für die freie Eisenbahnfahrt erlegen will.**)

Uebrigens ist bereits ein Mann aufgetreten, der die volle Konsequenz aus den Ausführungen der Verfechter des Zonentarifs zieht und kurzer Hand freie Fahrt für Jedermann auf

---

*) Diese Entwickelung ist schon bei den jetzigen Tarifen eingetreten. Nach den von dem deutschen statistischem Amt angestellten Untersuchungen „zur Eisenbahn- und Bevölkerungsstatistik der deutschen Städte 1867—1880“ ergiebt sich ein ausserordentliches Anwachsen der Gross- und Mittelstädte, während die Klein- und Landstädte, welche Eisenbahnverbindung haben, im Allgemeinen hierdurch keine Bevölkerungszunahme erfahren haben. Dieselbe betrug kaum soviel, als allein auf Grund des Geburten-Ueberschusses für diese Städte angenommen werden kann und war nicht erheblich höher, als die Zunahme derjenigen Klein- und Landstädte, welche keine Eisenbahnen haben.

**) Dieser sozialistische Beigeschmack des Zonentarifs ist bereits von dem Abgeordneten Brömel in seinem vortrefflich geschriebenen Aufsatz „der Zonentarif“ in der Nation Jahrg. 1890 S. 202 mit Recht hervorgehoben worden.

den Eisenbahnen verlangt. Es ist ein Herr R. A. Cooper, der in einer kleinen Broschüre „Free railway travel“ London 1891 den Vorschlag macht, dass der Staat die sämmtlichen englischen Bahnen ankaufen und sie dann dem Publikum zur freien Benutzung, wie Landstrassen, übergeben möge, wobei er aber verlangt, dass der Staat an Stelle der Eisenbahngesellschaften auch die Beförderung übernähme, da dies auf den Eisenbahnen eben nicht anders möglich wäre. Er geht dabei genau von derselben Grundlage aus, wie die Vorkämpfer des Zonentarifs, von der geringen durchschnittlichen Ausnutzung der Sitzplätze, und berechnet, das in England gegenwärtig jeder Reisende für 8 leere Plätze bezahle, was allerdings eine sehr schlechte Ausnutzung sein würde. Wenn der Staat die Eisenbahnen kaufe und betreibe, könnten für weniger Geld als jetzt 1 Sitzplatz koste, 9 Sitzplätze den Reisenden zur Verfügung gestellt werden, und die Kosten hierfür könnten ohne Bedenken durch Steuern aufgebracht werden, da sie jetzt ja auch bereits vom englischen Volk aufgebracht würden in Form der Eisenbahn-Fahrgelder. Als wesentliche Vortheile eines solchen Vorgehens führt er dann noch an, dass das Eisenbahnkapital nach Ankauf der Bahnen durch den Staat mit $2^3/_4$ oder höchstens 3 Prozent in Form von Consols verzinst zu werden brauche, während jetzt der Durchschnittzins der Eisenbahngesellschaften 4,21 Prozent betrage, dass die Ausgaben für etwa 300 Direktionen, für eine Menge Konkurrenzstationen und Konkurrenzzüge der jetzigen Privatbahnen, endlich alle Kosten für Fahrkarten, Abrechnungen u. s. w. gespart werden würden. Mehrkosten würden zunächst nicht entstehen, da ja die vorhandenen Züge das 9fache an Reisenden befördern könnten. Aus dem freien Reisen würden aber andererseits die grössten socialen und wirthschaftlichen Vortheile für das ganze Land sich ergeben.

So Herr Cooper. Der Gedanke ist an sich gar nicht so ungeheuerlich. Er kann mit Recht darauf verweisen, dass man ja auch die früheren Wege- und Chausseegelder aufge-

hoben und diese Strassen unentgeltlich der allgemeinen Benutzung überlassen habe, wie allgemein anerkannt zum grossen Nutzen des Landes. Warum nicht auch die Eisenbahnstrassen in dieser Weise dem Lande zur unentgeltlichen Benutzung überlassen, diese weit vollkommneren Verkehrswege? Würde das nicht noch sehr viel nützlicher für das ganze Volk und die ganze Volkswirthschaft sein? Die Sache hat indess einige Bedenken. Auf den Landstrassen wird nur der Weg unentgeltlich zur Benutzung geboten, nicht die bewegende Kraft und das Bewegungsmittel. Wagen und Pferde muss sich jeder selbst stellen oder seine Beine in Bewegung setzen. Auf der Eisenbahn wird dagegen Bewegungsmittel und bewegende Kraft mit zur Verfügung gestellt und dies muss geschehen, weil aus Rücksichten auf die Betriebssicherheit ein Betrieb Seitens mehrerer Unternehmer nicht möglich ist, auch nicht wirthschaftlich wäre. Deshalb handelt es sich bei den Eisenbahnen nicht, wie bei den übrigen Strassen, nur um die einmaligen Anlagekosten bezw. deren Verzinsung und Tilgung und die jährlichen Unterhaltungskosten, sondern es kommen die hohen Beförderungskosten hinzu, welche mit dem Verkehr entsprechend wachsen. Es würden also ganz ungeheure Beträge jährlich durch Steuern aufzubringen sein, woran jetzt und in absehbarer Zeit nicht zu denken ist. Dazu kommt die Gefahr einer missbräuchlichen unwirthschaftlichen Benutzung, welche unzweifelhaft bei einer Freigabe der Eisenbahnen zum unentgeltlichen Personen- und Gütertransport (denn dies wäre natürlich die Folge des ersteren) weit mehr vorläge, als bei der Freigabe der Landstrassen, weil bei diesen, wie schon erwähnt, nicht auch die bewegende Kraft und das Fahrzeug gestellt wird, wie bei den Eisenbahnen. Auf die ungeheuren wirthschaftlichen Umwälzungen, die durch eine solche freie Benutzung der Eisenbahnen hervorgerufen würden, braucht man nur hinzudeuten, um für Jedermann klar zu stellen, dass für jetzt und eine absehbare Zukunft nicht daran zu denken ist. Aber dass

eine solche Entwickelung in Jahrhunderten vielleicht eintreten kann, diese Möglichkeit ist nicht in Abrede zu stellen, und damit mögen sich die Anhänger des Zonentarifs trösten. Es ist möglich, dass eine Art Zonentarif dann als Uebergangsmassregel eingeführt wird. Aber sicher ist, dass wir heute von diesem goldenen Zeitalter noch recht weit entfernt und deshalb die auf Einführung eines solchen Zonentarifs gerichteten Bestrebungen mindestens sehr verfrüht sind.

Der ungarische Zonentarif.

Die Fahrpreise der ungarischen Staatsbahnen vor Einführung des Zonentarifs waren sehr hoch. Sie betrugen für das Personenkilometer:

	Schnellzug			Personenzug			Gemischter Zug		
	I.	II.	III. Kl.	I.	II.	III. Kl.	I.	II.	III. Kl.
	5,8	4,1	2,9 Kr.	5	3,5	2,5 Kr.	4,5	3	1,8 Kr.
oder	11,6	8,2	5,8 Pf.	10	7	5 Pf.	9	6	3,6 Pf.

nach dem Kurs von 200 in die deutsche Währung umgerechnet.

Als Mindestsatz wurde die Gebühr für 8 km berechnet, wodurch der Nahverkehr noch besonders belastet wurde. Zu den Fahrpreisen kam noch eine Staatssteuer von 18 Prozent derselben und eine Stempelgebühr von 1 Kreuzer für je 50 Kreuzer. Rückfahrkarten wurden nur in beschränktem Masse ausgegeben, nämlich mit eintägiger Gültigkeit und 50 Prozent Ermässigung im Vorortverkehr von Budapest und mit 14 tägiger Gültigkeit und 25—40 Prozent Ermässigung im Verkehr zwischen Budapest und den über 400 km entfernten Stationen. Daneben gab es Zeitkarten im Vorortverkehr von Budapest für die Sommermonate und allgemeine Jahreskarten, letztere indess nur für die I. und II. Klasse. Auch waren Werthmarken mit Rabatt in den letzten Jahren eingeführt worden.

Am 1. August 1880, wurde auf den ungarischen Staatsbahnen ein neuer Personentarif ein sogen. Zonentarif eingeführt, dessen nähere Bestimmungen, da dieselben für weitere Kreise von Interesse sein werden, in der Anlage A. abgedruckt sind. Veranlasst wurde derselbe nach der amtlichen Denkschrift vom Frühja[illegible] 1880 durch die Wahrnehmung, dass zu den bisherig[illegible] Fahrpreisen, die „weit höher waren, als die der m[illegible]schen Staaten“, der Personenverkehr sich nicht [illegible] und durch den Wunsch, mittelst einer

erheblichen Ermässigung der Fahrpreise die grossen Entfernungsunterschiede, insbesondere im Verkehr mit der Hauptstadt, thunlichst auszugleichen, den Verkehr für alle Schichten der Bevölkerung möglichst gleichmässig zu erleichtern und das Tarifsystem möglichst einfach, leicht verständlich und übersichtlich zu gestalten. Durch die Vorschrift, dass bei jeder Reise, welche „naturgemäss" über Budapest führt, Fahrkarten nur bis Budapest verabfolgt werden und dort neue Fahrkarten zu lösen sind, und durch das Verbot der Umgehung von Budapest auf Umwegen sollte zugleich dafür gesorgt werden, mit Hülfe des neuen Tarifs die Hauptstadt „in die Lage zu versetzen, sich zum wirklichen Mittelpunkte des Landes aufzuschwingen". Dieselbe Bestimmung gilt für die Reisen über Agram (Kelenföld).

Der Zonentarif unterscheidet einen Nahverkehr (Nachbarverkehr) mit 2 und einen Fernverkehr mit 14 Zonen. In die erste Zone des Nachbarverkehrs fällt der Verkehr zwischen je zwei Nachbarstationen bezw. Fahrkartenaufgabestellen einschliesslich der zwischen denselben sowie den über die Nachbarstation hinaus bis zur zweiten Station gelegenen Haltestellen, in die zweite Zone der Verkehr bis zur zweiten Nachbarstation und bis zu den über diese Station hinaus bis zur dritten Station gelegenen Haltestellen. Im Durchschnitt berechnet sich im Nachbarverkehr das Personenkilometer auf 0,8 Kr. in der III. und 1,2 Kr. in der II. Klasse. Die Karten für den Nachbarverkehr sind auch in Blättern zu 10 Stück und für die verkehrsreichen Stationen, insbesondere für Budapest und seine Umgebung auch in Heften zu 30 und 60 Stück zu haben, in letzterem Falle mit einer Ermässigung von 5 und 10 Prozent. Diese Karten gelten in beiden Richtungen, sodass anstatt einer Rückfahrkarte zwei Karten gelöst werden können. Für Schnellzüge sind die Karten des Nachbarverkehrs nicht gültig.

Während also im Nahverkehr die Zonen nach Stationen ohne Rücksicht auf die Entfernung festgesetzt sind, bestehen für den Fernverkehr 14 nach der Entfernung gebildete Zonen,

und zwar die I., XII. und XIII. Zone zu je 25, die übrigen Zonen zu je 15 km. Die XIV. Zone umfasst alle Entfernungen von mehr als 225 km. Für die Festsetzung dieser letzten Zone auf Entfernungen über 225 km scheint die Rücksicht auf den Verkehr Wien—Budapest (Bruck—Budapest 220 km) massgebend gewesen zu sein.*) Die Eintheilung der einzelnen Stationen in die Zonen ist indess nicht ausnahmslos nach der wirklichen Entfernung geschehen, man hat vielmehr hier und da andere Entfernungen angenommen. So ist z. B. Raab von Budapest 151 km entfernt, würde also in die 10. Zone gehören, man hat aber diese Station in die 8. Zone gesetzt und Aehnliches hat man auch im Nachbarverkehr gemacht, indem man die Zahl der Stationen geringer rechnete, als in Wirklichkeit.

Die Fahrpreise sind aus der Anlage A zu entnehmen. Die sich hieraus ergebenden Einheitssätze für das Personenkilometer sind zum Kurs von 170 in Pfennigen auf die Zonenmitte berechnet die folgenden:

	Schnellzug			Personenzug		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
		Klasse			Klasse	
Zone I.	8,50	7,09	4,25	7,07	5,66	3,54
II.	6.47	5,40	3,24	5,40	4,31	2,70
III.	6,51	5,43	3,26	5,43	4,34	2,72
IV.	6,56	5,47	3,28	5,47	4,38	2,74
V.	6,60	5,49	3,30	5,49	4,40	2,75
VI.	6,62	5,52	3,31	5,52	4,41	2,76
VII.	6,64	5,54	3,33	5,54	4,42	2,76
VIII.	6,66	5,56	3,33	5,56	4,44	2,78
IX.	6,66	5,56	3,33	5,56	4,45	2,78
X.	6,69	5,57	3,34	5,57	4,46	2,79
XI.	6,69	5,58	3,35	5,28	4,46	2,79
XII.	6,54	5,45	3,27	5,45	4,36	2,73
XIII.	6,73	5,20	3,36	5,61	4,25	2,81
XIV. für 226 km.	7,23	5,27	3,61	6,02	4,37	3,01
XIV. „ 746 „	2,19	1,6	1,09	1,82	1,33	0,91

*) Vgl. Oesterreichische Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt 1889 S. 636.

Hiernach ergeben sich, abgesehen von der 14. Zone, etwa folgende durchschnittliche Einheitssätze in Pfennigen:

	für Schnellzüge			für Personenzüge		
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
zum Kurs von 170	6,6	5,5	3,3	5,5	4,4	2,75
zum Parikurs	7,7	6,5	3,9	6,5	5,2	3,24

wobei jedoch zu bemerken ist, dass in Schnellzügen die dritte Klasse thatsächlich nicht mehr eingestellt wird. Auffällig ist, dass die Zoneneinheitssätze des Fernverkehrs nicht eine fallende, sondern eine allerdings unregelmässig steigende Staffel von der zweiten bis zur zwölften, zum Theil bis zur vierzehnten Zone darstellen.

Die durchschnittliche Ermässigung gegen die früheren Fahrpreise beträgt im Nachbarverkehr bei der I. Zone 55, bei der zweiten Zone 68 Prozent. Im Fernverkehr beträgt die Ermässigung 37—38 Prozent gegen die früheren einfachen und 20 Prozent gegen die Rückfahrkarten, in der 14. Zone bei Beginn 37, bei 500 km 77 Prozent gegen die früheren einfachen Fahrkarten. Die bisherigen ermässigten Fahrpreise insbesondere Rückfahrkarten, Zeitkarten, Werthmarken sind aufgehoben. Ausser für Kinder bis zu 2 Jahren werden nur Fahrbegünstigungen gewährt für nach Ungarn zuständige Findlinge bis zu 11 Jahren, für Schüblinge, Sträflinge, Geisteskranke, für Feldarbeiter, welche in Gruppen von 10, andere Arbeiter, welche in Gruppen von mindestens 30 nach ein und derselben Station reisen, sowie Landesthierärzte, Forst- und Polizeibeamte.

Das bisherige Freigepäck ist aufgehoben und für Reisegepäck ein Tarif in Zonenform eingeführt, dessen Sätze aus Anlage A zu entnehmen sind.

Der ungarische Zonentarif ist eingeführt auf dem Netze der ungarischen Staatsbahnen, sowie der im Betriebe derselben stehenden Neben- und Lokalbahnen, ferner auf den verstaatlichten Privatbahnen, der ungarischen Westbahn, der Budapest—Fünfkirchener Bahn und der ungarischen Nordostbahn, sowie seit dem 1. August 1891 auf dem verstaatlichten

ungarischen Netz der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft. Ausserdem hat noch die Kaschau—Oderberger Bahn für ihre auf ungarischem Gebiet liegenden Strecken den Zonentarif von Anfang an eingeführt.

Ueber die Ergebnisse des Zonentarifs ist Folgendes bekannt geworden:

1. Ueber die ersten 5 Monate vom 1. August bis 31. Dezember 1889 finden sich in dem Jahresbericht der ungarischen Staatsbahnen für 1889 eingehende Mittheilungen. In denselben heisst es:

„Die Anzahl der von Anfang August bis einschliesslich Ende Dezember der Jahre 1888 und 1889 beförderten Personen, die hieraus sowie aus der Beförderung des Gepäcks erzielte Einnahme betrug:

Monat	Personen					
	Zahl der Reisenden			Einnahme		
	1889	1888	1889	1889	1888	1889
			Mehr			Mehrertrag
				Gulden		
August	1 205 648	532 227	673 421	1 049 144,38	804 856,08	**244 288,30**
September . . .	1 237 875	521 761	716 114	784 135,50	773 483,37	**110 651,93**
Oktober	1 150 913	504 577	646 336	782 636,76	679 772,16	**102 864,60**
November . . .	1 049 362	417 767	631 595	655 137,41	536,516,69	**118 620,72**
December . . .	940 821	404 899	535 922	578 826,34	518 588,47	**60 237,87**
Summe . . .	5 584 619	2 381 231	3 203 388	3 949 880,39	3 313 216,97	**636 663,42**

Anmerkung: In den Daten vom Jahre 1888 sind auch schon bereits der der Budapest—Fünfkirchener Bahn inbegriffen.

Wie aus dieser Tabelle ersichtlich, beträgt die Zahl der Reisenden vom 1. August bis 31. Dezember 1889 um **3 203 388**, das ist um 134 % mehr, die reine Einnahme der Bahnen

daher, exclusive des Gepäcks und der Stempelsteuer, um 636 663,42 Gulden, das ist um 19 % mehr. Die im Gepäckverkehr erzielten Einnahmen betragen 90 943,27 Gulden, das ist um 66 % mehr. Es haben sich daher die Gesammteinnahmen des Personen- und Gepäckverkehrs binnen 5 Monaten um 727 607,89 Gulden, das ist um 21 % gehoben.

Wenn nun aber in Betracht gezogen wird, dass ausser dem obigen Mehrbetrag noch für Frachten- und Stempelsteuer dem k. ung. Finanzministerium 145 521 Gulden eingesandt wurden, dann ist in den angegebenen 5 Monaten eine Mehreinnahme von 837 127,69 Gulden zu verzeichnen, die in Folge des Zonentarifs erzielt wurde.

Die Zahl der vom 1. August bis 31. Dezember 1889 in den einzelnen Zonen beförderten Personen, sowie die er-

Gepäck			Personen und Gepäck		
Einnahme			Einnahme		
1889	1888	1889	1889	1888	1889
		Mehrertrag			Mehrertrag
Gulden					
60 894,62	30 685,07	30 209,55	1 110 039,00	835 541,15	274 497,85
54 936,04	32 639,52	22 296,52	939 071,51	806 123,09	132 948,45
45 252,68	30 260,05	14 992,63	827 889,44	710 032,21	117 857,23
36 098,98	23 062,80	13 036,18	691 236,39	559 579,49	131 656,90
31 616,59	21 208,20	10 408,39	610 442,93	539 796,67	70 646,26
228 798,91	137 855,64	90 943,27	4 178 679,30	3 451 072,61	727 606,69

Verkehr und die Erträge der ungarischen Westbahn (ungarischer Theil) und

zielten Einnahmen sind auf nachstehender Tabelle verzeichnet.

Zone	Die Zahl der Reisenden								
	Schnell-				Personen-				Summ
	Züge								
	I	II	III	Summe	I	II	III	Summe	
	Klassen								
1.	—	—	—	—	9 919	232 973	1 267 051	1 509 943	1 509
2.	—	—	—	—	11 984	252 615	1 247 926	1 512 525	1 512
I.	4 357	36 033	74 782	115 172	4 559	48 421	232 239	285 219	400
II.	2 648	17 934	48 149	68 731	7 379	94 129	374 326	475 834	544
III.	1 009	7 300	12 611	20 920	6 842	75 194	266 961	348 997	369
IV.	1 110	7 983	14 712	23 805	3 345	44 750	147 190	195 285	219
V.	944	7 526	10 166	18 636	2 731	31 126	92 904	126 261	144
VI.	1 121	7 993	13 247	22 361	2 297	28 465	89 454	120 216	142
VII.	480	3 276	5 165	8 921	1 850	23 321	65 101	90 272	99
VIII.	1 562	8 241	11 369	21 172	2 549	20 316	60 130	82 995	104
IX.	426	2 875	3 030	5 831	1 516	11 541	31 492	44 549	50
X.	561	2 593	2 785	5 939	1 304	9 523	29 323	40 150	46
XI.	987	3 068	4 762	8 767	1 538	9 723	32 703	43 964	52
XII.	415	2 754	4 422	7 591	1 264	10 749	30 149	42 162	49
XIII.	2 802	14 732	17 545	35 079	3 301	21 625	47 594	72 520	107
XIV.	5 822	28 975	31 067	65 864	8 106	53 991	102 841	164 938	230
	24 193	150 788	253 813	428 789	70 484	968 462	4 116 884	5 155 830	5 584

Wie aus den Angaben dieser Tabelle hervorgeht, entfallen von den beförderten Personen auf den Nahverkehr 3 022 468 Personen, d. i. 54%.

Auf den Nahverkehr entfallen aber von der Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr nur 343 487,17 Gulden, d. i. 9%, was vom Standpunkte des Finanzwesens immerhin als ein vollkommen genügender Erfolg anzusehen ist, wenn in Betracht gezogen wird, dass für diesen Verkehr nur sehr geringe Gebühren erhoben werden und dass zur obigen Summe noch 70 000 Gulden hinzuzurechnen sind, die für Frachtensteuer verausgabt wurden; dabei stehen diesen Einnahmen nennenswerthe Mehrausgaben nicht gegenüber, da in diesem Jahre neue Wagen nicht angeschafft wurden, sondern

Die erzielten Einnahmen aus der Personen-Beförderung in Gulden Ö. W.

Schnell-				Personen-				Summe
Züge								
I	II	III	Summe	I	II	III	Summe	
Klassen								
—	—	—	—	2479,76	20121,63	105587,59	137188,98	137188,93
—	—	—	—	3994,67	46312,76	155990,76	206298,19	206298,19
178,50	15013,75	18695,50	35887,75	1899,59	16140,34	48383,14	66423,07	102310,82
647,99	14945,00	24074,49	41667,48	6149,17	62752,67	155969,18	224871,02	266538,50
513,50	9125,00	9458,25	20096,75	8552,50	75194,01	166850,63	250597,14	270693,89
220,00	13305,00	14712,00	30237,00	5575,01	59666,67	122658,34	187900,02	218137,02
360,00	15679,16	12707,48	30746,64	5689,59	51876,67	96254,18	153820,44	184567,08
363,00	19982,48	19870,50	43215,98	5748,50	56930,00	111817,50	174490,00	217705,98
680,00	9555,00	9038,75	20273,75	5395,84	54415,68	94938,97	154750,49	175024,24
247,98	27470,00	22737,97	56455,95	8496,67	54176,01	100216,67	162889,35	219345,30
917,00	8906,25	6817,50	17640,75	5685,00	34623,00	59047,50	99355,50	116996,25
805,00	10804,15	6962,49	20571,64	5433,34	31743,35	61089,60	98266,29	118837,93
153,49	14061,66	13095,49	32310,64	7049,17	35651,00	74944,39	117644.56	149955,20
490,00	13770,00	13266,00	29526,00	6320,00	42996,00	75372,50	124688,50	154214,50
613,98	79798,31	61407,48	160819,77	19250,84	95510,43	138815,85	253582,12	414401,89
575,98	169020,81	124267,98	339864,77	54040,00	266956,51	342803,34	657799,85	997664,62
763,42	421436,57	357114,88	879314,87	151758,65	1008066,73	1910740,14	3070565,52	3949880,39

die Wagen und Coupees lediglich in höherem Masse ausgenutzt wurden, und nur ein Schnellzug zwischen Budapest und Predeal eingelegt wurde.

Ferner ist in Betracht zu ziehen, dass ein lebhafter Nahverkehr auf den k. ung. Staatsbahnen sozusagen bisher gar nicht existirte, dass daher durch die Einrichtung dieses Verkehrs und durch die gewährten billigen Frachtsätze dem Publikum zur häufigen Benutzung der Bahnen Gelegenheit geboten ist, was für die in der Umgebung Erholung suchende Stadtbevölkerung, sowie für die die Stadt zu verschiedenen Zwecken aufsuchende Landbevölkerung eine Wohlthat ist. Die Erfahrung hat gelehrt, dass in den Wintermonaten der Verkehr nicht nur nicht stockte, sondern sich sogar hob."

2. Ueber die Ergebnisse des ersten Zonentarifjahrs vom 1. August 1889 bis 31. Juli 1890 hat Direktor Schober der ungarischen Staatsbahnen in einem im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin Anfangs 1891 gehaltenen Vortrage, abgedruckt in Nr. 27 und 28 Jahrgang 1891 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Folgendes bemerkt, nachdem er den Tarif selbst und dessen Handhabung erläutert hatte:

„Es kann nicht Wunder nehmen, dass bei diesen Einrichtungen auch das Tarifmaterial der einzelnen Stationen sich sehr vereinfacht. Ein Blatt enthält den ganzen Personentarif einer Station. Der Tarif weist sämmtliche Stationen der I. bis XIII. Zone nach, alle nicht genannten Stationen gehören zur XIV. Zone. Kilometerabstände sind im Tarif nicht vermerkt, werden auch nicht gebraucht. Bei der Zutheilung der Stationen auf die einzelnen Zonen ist nicht die Entfernung starr festgehalten. Man hat vielmehr, wenn die Verkehrsverhältnisse es zweckmässig erscheinen liessen, eine Station in 101 km Abstand nicht zur VII., sondern zur VI. Zone gerechnet, kurzum den Tarif beweglich gemacht. Besondere Beachtung verdient die Einrichtung des Budapester Schnittpunktes. Zunächst muss man berücksichtigen, dass die Hauptstadt der Mittelpunkt des politischen, sozialen und geschäftlichen Lebens des Landes ist. Es hat sich schon seit Jahren kein Bedürfniss im internen Verkehr gezeigt, über Budapest hinauszufahren, der Verkehr hat sich vielmehr naturgemäss in der Hauptstadt gebrochen. Unter solchen Umständen hiesse es geradezu, das Hinwegfahren über Budapest durch Gewährung der billigen Fahrpreise prämiiren und dazu lag selbstverständlich keine Veranlassung vor. Die geographische Lage von Budapest rechtfertigt überdies die Wahl derselben als Tarifschnittpunkt durchaus. Budapest ist von den Grenzstationen 360—400 km, von der nordöstlichsten Eisenbahnstation 440 km, von der Rumänischen Grenzstation 730 km, von der Grenzstation in der Richtung nach Belgrad 350 km, vom Hafen des Landes (Fiume) 600 km und von Wien 270 km

entfernt. Für den durch Ungarn sich bewegenden Durchgangsverkehr liegt also bis Budapest eine die Anfangslänge der XIV. Zone erheblich übersteigende Reiselänge vor.

Von der Linie Wien-Budapest entfallen 228 km auf die Ungarischen und 42 km auf die Oesterreichischen Staatsbahnen. Der Zonentarif als solcher reicht zwar nicht über die Ungarischen Grenzstationen hinaus, aber deshalb sind doch nicht nur die direkten Fahrkarten beibehalten, sondern auch durch die Ungarischerseits gebotene Ermässigung die Wirkung des Tarifes bis nach Wien ausgedehnt worden. Für diesen wichtigen Verkehr von Hauptstadt zu Hauptstadt hatten schon vor Einführung des Zonentarifs Ausnahmefahrpreise bestanden, der Tarif war schon billig gewesen, aber dennoch brachte der neue Tarif eine weitere Ermässigung der Fahrpreise um 20 %. Die Grenzstation Bruck wurde zur Hebung dieses Verkehrs von der XIV. auf die XIII. Zone „deklassifizirt“. Die Zahl der Reisenden verdoppelte sich, sie stieg von 35 000 auf 70 000. Die für jede einzelne Karte gewährte Ermässigung hat sich viel wirksamer als die Einführung von Rückfahrkarten erwiesen.

Von grossem Einfluss ist der Zonentarif auch im Verkehr nach Fiume gewesen. Die früher kaum nennenswerth gewesene Zahl der Reisenden von Budapest nach Fiume und umgekehrt ist im ersten Jahre des Zonentarifs auf 13 000 angewachsen (in beiden Richtungen). Bei dieser Relation mag erwähnt werden, dass die billigste Reise von Berlin nach Rom über Budapest-Fiume führt. Ab Fiume bringen gute Dampfschiffe die Reisenden für 5 fl. ö. W. zweimal wöchentlich nach Ancona, von wo die Eisenbahnfahrt nach Rom nur noch eine verhältnissmässig kurze ist.

Den Durchgangsverkehr von und nach Rumänien haben sich die Ungarischen Staatsbahnen mit ihrem Zonentarif erobert. Die Verkehrszunahme dieses Reiseweges über Siebenbürgen ist eine ganz erhebliche gewesen.

Kommen wir nun auf die Ergebnisse des Zonentarifs,

von denen man sagen kann, dass sie die gehegten Erwartungen übertroffen haben.

Der Zonentarif wurde am 1. August 1889 eingeführt. Stellt man zum Vergleich die Zeit vom 1. August 1888 bis 31. Juli 1889 und die vom 1. August 1889 bis 31. Juli 1890, so ergibt sich folgendes:

	1888/89	1889/90	
Es wurden befördert . .	5 000 000	13 000 000	Personen
an Personengeld wurde vereinnahmt	9 047 000	10 816 000	fl.
an Gepäck wurde vereinnahmt	400 000	600 000	„
zusammen	9 447 000	11 416 000	fl.

d. h. rund zwei Millionen Gulden mehr.

Diese Verkehrszunahme ist ohne die Einlegung neuer Züge, ohne die Einstellung neuer Wagen eingetreten. Im Nachbarverkehr ist allerdings manchmal eine Ueberfüllung der Wagen vorgekommen. Die Ausnutzung der vorhandenen Plätze stieg von 24 auf ca. 34 % (in Preussen ist dieser Verhältnisswerth 26 %). Eine grössere Ausnutzung dürfte jedoch nur schwer zu erzielen sein.

Welchem Verkehr sind nun die Mehreinnahmen zu verdanken?

Der Schnellzugverkehr ist von 414 000 auf 962 000 Reisende, der Personenzugverkehr von 5 270 000 auf 12 500 000 Reisende gestiegen. Bei dem letzteren ist der Nachbarverkehr mit nicht weniger als 7 500 000 Reisenden vertreten. Das beweist, dass der kleine Verkehr sehr gehoben werden kann. Im nachstehenden wird die Vertheilung der Reisenden auf die verschiedenen Klassen und Züge nachgewiesen:

Schnellzüge	1888/89	1889/90
I. Klasse	5,2 %	5,6 %
II. „	54,3 „	40,7 „
III. „	40,5 „	53,7 „

Die III. Klasse bei den Schnellzügen ist inzwischen beseitigt.

Personenzüge	1888/89	1889/90
I. Klasse	1,8 %	1,4 %
II. „	20,3 „	18,8 „
III. „	77,9 „	79,7 „

Wird bei den Personenzügen der Nachbarverkehr ausgeschieden, so stellen sich die Verhältnisszahlen wie folgt:

I. Klasse	2,4 %	2,5 %
II. „	21,2 „	25,3 „
III. „	76,4 „	72,2 „

In der I., II. und XIII. Zone hat sich der Schnellzugverkehr um 224 %, in der XIV. um 240 %, in den übrigen Zonen um 40 % gehoben. Hierbei sind auch die Einnahmen in den 3 Klassen gewachsen.

Bei den Personenzügen weisen die Einnahmen aus dem Nachbarverkehr einen wesentlichen Zuwachs auf. Auf die verschiedenen Klassen vertheilt, ergibt sich bei den Personenzügen ein Ausfall für die I., eine Mehreinnahme für die II. und III. Klasse.

Den Einfluss, welchen die XIV. Zone auf die finanziellen Ergebnisse gehabt hat, erweisen folgende Zahlen.

Die Zahl der Reisenden auf den zur XIV. Zone zählenden Strecken betrug

	1888/89	1889/90
in Schnellzügen . . .	28 000	118 000
„ Personenzügen . .	131 000	382 000
zusammen	160 000	500 000

Die entsprechenden Einnahmen waren:

280 000 fl.	758 000 fl.
1 000 000 „	1 800 000 „
1 280 000 fl.	2 558 000 fl.

Diese Zahlen beweisen, dass ein grosses Bedürfniss für weite Reisen besteht, welches früher nicht befriedigt werden konnte.

Die erzielten Mehreinnahmen im ersten Jahre des Zonentarifs vertheilen sich wie folgt:

Nachbarverkehr . .	660 000 fl.
VIII. Zone . .	100 000 „
XIII. „ .	370 000 „
XIV . . .	1 300 000 „
zusammen	2 430 000 fl.

Dem gegenüber stehen aber Mindereinnahmen in den Zwischenzonen des Personentarifs von 6—700 000 fl., so dass sich die Mehreinnahme auf rund 1 800 000 fl. ermässigt. Rechnet man dann noch die 200 000 fl. hinzu, welche der Gepäckverkehr gebracht hat, so ergibt sich daraus die schon oben erwähnte Mehreinnahme von 2 000 000 fl.

Es drängt sich nun die Frage auf, welche Ausgaben dem gegenüber stehen.

Das rollende Material hat in dem ersten Jahre des Zonentarifs einen nennenswerthen Zuwachs nicht erfahren. Der Park an Personenwagen betrug

1887	1 506 Stück.
1888	1 574 „
1889	1 585 „

Erst im Jahre 1890, im Sommer, wurden Neubeschaffungen im grösseren Umfange vorgenommen und stieg die Zahl der Personenwagen auf 1 920 Stück.

Die Mehrleistung im Betriebsdienst, welche auf Rechnung des neuen Tarifs kommt, beträgt etwa 1 Million Zugkilometer jährlich. Rechnet man die Mehrkosten für das Zugkilometer zu 40—50 kr., berücksichtigt man die Verzinsung und Amortisation des vermehrten Fahrparks, so sind die Mehrausgaben mit 800 000 fl. für das zweite Zonenjahr reichlich veranschlagt, eine Summe, welcher aber jetzt schon eine Mehreinnahme von 3 000 000 fl. gegenüberstehen wird, im ersten Zonenjahr waren die Mehrausgaben noch viel geringer."

8. Ueber die Ergebnisse des zweiten Zonentarifjahres 1. August 1890 bis 31. Juli 1891 hat Direktor Schober in der Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt, Jahrgang 1891, Heft 42, Fol [illegible] veröffentlicht:

„Es reisten

	im Jahre 1889/90	im Jahre 1890/91
Personen im Nachbarverkehre . .	9 195 400	11 591 800
„ „ Fernverkehre	6 380 200	6 905 900
zusammen . . .	15 575 600	18 479 700

Hierbei wurde als Einnahme erzielt (inklusive Transportsteuer)

für Reisende	fl.	11 729 300	12 856 900
„ Gepäck	„	621 000	617 400*)
zusammen . .	fl.	12 350 300	13 474 300

also mehr im zweiten Zonenjahre um fl. 1 124 000 = 9 Prozent bei einer Zunahme der Reisenden um fast 3 Millionen = 20 Prozent.

Nachdem nun im ersten Zonenjahre gegenüber dem Vorjahre, wie oben erwähnt, 2 240 000 fl. mehr eingenommen wurden, so betrug das Plus des zweiten Zonenjahres gegenüber dem letzten Kilometertarif-Jahre (1888/89) 2 240 000 + 1 124 000 = 3 364 000 fl., und das Gesammtplus der beiden ersten Zonenjahre 5 604 000 fl., wozu aber noch die im Sinne der betreffenden Betriebsverträge zur Hälfte der betriebführenden Verwaltung der königlich ungarischen Staatsbahnen zufallenden Mehreinnahmen jener Vizinalbahnen zu rechnen sind, auf welchen der Zonentarif ebenfalls eingeführt wurde.

Auf allen diesen Bahnen haben sich nämlich dieselben glänzenden und überraschenden Resultate ergeben, und zwar auch in Gegenden mit fast ausschliesslich bäuerlicher armer Bevölkerung, wie z. B. auf der Zagorianer und Grosswardein-Vaskoher Bahn, ja es kann sogar konstatirt werden, dass, je

---

*) Interessant ist hier die, wenn auch geringe Abnahme der Gepäckseinnahmen, welche zeigt, dass das Publikum nach Aufhebung des Freigepäcks sparen gelernt hat und, da der ungarische Gepäcktarif ein fixer Kollotarif bis zum Gewichte von 50 kg ist, jetzt nicht nur überhaupt weniger, sondern auch anstatt mehrerer kleiner Gepäckstücke eine geringere Anzahl grösserer zur Aufgabe bringt.

ärmer die betreffende Gegend, um so grösser die relative Verkehrszunahme ist, da bei den früheren Prohibitivtarifen eben nur ein ganz geringer Bruchtheil der Bevölkerung die Bahn benutzen konnte.

Bezüglich der Vizinalbahnen, von denen in Ungarn, dank der werkthätigen Unterstützung seitens des Handelsministers, in den letzten drei Jahren nicht weniger als 25 mit einer Gesammtlänge von etwa 1 500 km entstanden sind, ist noch zu bemerken, dass der Zonentarif auf den meisten derselben eingeführt wurde, jedoch mit Rücksicht auf die tarifarische Autonomie und sogenannte Rechnungslegung dieser Bahnen stets mit getrennter Berechnung, respektive in der Weise, dass die betreffende Einbruchsstation der Vizinalbahn als tarifarischer Schnittpunkt angenommen wird.

Hier sei als interessantes Faktum noch erwähnt, dass die als eine Folge der Preisreduktion erwartete verhältnissmässig stärkere Benützung der höheren Wagenklassen nicht eingetreten ist, obwohl das Preisverhältniss der drei Klassen 1 : 1,5 : 2 beibehalten wurde.

Ja auf vielen Linien, wo nur Tagesverkehr ist, ist die Inanspruchnahme der I. Klasse bei den Personenzügen eine so minimale, dass dieselbe faktisch entbehrlich erscheint. Hingegen ist, wie bereits erwähnt, die Benutzung der Schnellzüge (mit nur 20prozentigem Preiszuschlage) eine derartige, dass man genöthigt war, die III. Klasse von diesen Zügen auszuschliessen. Allerdings fährt man jetzt in der II. Klasse billiger als früher in der III., so dass sich Niemand beklagen kann.

Was nun die in Folge des Zonentarifs eingetretene Steigerung der Betriebsauslagen anbelangt, auf welche jetzt nachdem das permanente Einnahmeplus nicht mehr bezweifelt werden kann, jene Splitterrichter hinweisen, welche ja keinem Erfolge ungeschmälerte Anerkennung zollen können, so kann die Auskunft ertheilt werden, dass an den Bahnanlagen fast gar keine Erweiterungen und bezüglich des Fahrparkes keine derartigen Neuanschaffungen gemacht wurden, welche nicht

zum grössten Theile durch die auch ohne Einführung des Zonentarifs nöthige Einlegung einiger neuer Anschlusszüge und insbesondere wegen der Dotirung der obenerwähnten zahlreichen Vizinalbahnen mit Fahrbetriebsmitteln nöthig geworden wäre.

Nachdem weiter zu Folge Einfachheit des Billetsystems und der Gepäcksabfertigung keinerlei Vermehrung des Kassen- Revisions- und Abrechnungspersonals zu erfolgen brauchte und auch eine Vermehrung der Kosten der Bahnerhaltung nicht zu erkennen war, kann man den Mehreinnahmen höchstens einen Theil der Zinsenamortisation und Erhaltung der im Jahre 1890 angeschafften Wagen und Lokomotiven, sowie einen Theil der mehrgefahrenen Personenzugskilometer entgegenhalten.

Die genauen Berechnungen — welche nicht so einfach sind, da ja namentlich die Trennung der Kosten der gemischten Züge mit grossen Schwierigkeiten verbunden ist — sind übrigens im Zuge und dem Abschlusse nahe; es ist jedoch bereits jetzt konstatirt, dass, wenn man schon um jeden Preis die gesammten unter den obigen Titeln erwachsenen Mehrauslagen, sogar zuzüglich einer Quote der Bahnerhaltungsauslagen, obwohl, wie bereits erwähnt, eine Steigerung der durchschnittlichen kilometrischen Auslagen für die Bahnerhaltung in den letzten zwei Jahren gegen die früheren Jahre nicht zu ersehen ist, dem Zonentarif in die Schuhe schieben will, die Gesammtmehrausgaben aus dem Personenverkehre in den beiden ersten Zonenjahren zusammengenommen höchstens $1^1/_2$ Millionen Gulden betragen, welchen aber ein Einnahmeplus von 5 600 000 fl. gegenübersteht.

Erwähnt sei noch, dass auch auf den jüngst verstaatlichten ungarischen Linien der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, auf denen der Zonentarif sofort am Tage der Betriebsübernahme, am 1. August d. J., eingeführt wurde, der Verkehr — obwohl in vielen Relationen aus Konkurrenzrücksichten die Tarife der ungarischen Staatsbahnen bereits übernommen waren — sich, namentlich im

Nachbarverkehre wie mit einem Zauberschlage sofort verdoppelte, wobei in den beiden Monaten August und September gegen die gleiche Periode des Vorjahres eine Mehreinnahme von ca. 120000 fl. = 15 pCt. erzielt wurde; ein neuer Beweis, dass nur radikale Ermässigungen der auch heute noch auf vielen Bahnen festgehaltenen vorsündfluthlichen Postkutschentarife die Frequenz und die Einnahmen heben.

Endlich sei noch erwähnt, dass die grosse Einfachheit des Tarif- und Kartensystems es gestattet, beliebige Fahrkarten, in jeder Anzahl auf jedem grösseren Postamte, sowie bei zahlreichen anderen Verkaufsstellen, als Hôtels, Tabaktrafiken etc., auch ausserhalb des Landes verkäuflich zu machen, wodurch den Reisenden das so lästige Drängen an den Billetschaltern erspart und das Zusenden von Fahrkarten an Geschäftsfreunde oder Verwandte, deren Besuch man wünscht, ermöglicht ist, indem diese Karten, da man von der Ansicht ausging, dass es für die Bahn ganz gleichgültig sei, wann und durch wen ein bereits bezahltes Billet benützt wird, zu jedem beliebigen Termine ohne irgend welche weitere Formalität verwendet werden können.“

Der Kreuzerzonentarif.

Auf den österreichischen Staatsbahnen wurde nicht lange nach der Verstaatlichung an Stelle der bisherigen Privatbahntarife am 1. Juni 1882 ein einheitlicher Personentarif mit einer Ermässigung eingeführt, welche 16—17 Prozent der bisherigen Sätze betrug. Die damaligen Einheitssätze waren (unter Berücksichtigung einer späteren Erhöhung der ersten Klasse) folgende:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.		
Personenzüge	4,75	3	2	Kreuzer	
Schnellzüge	5,75	4	2,5	„	oder
Personenzüge	9,5	6	4	Pf.	
Schnellzüge	11,5	8	5	„	

in die Markwährung zum Parikurs umgerechnet. Daneben galten ermässigte Sätze für gemischte Züge:

I. Klasse	3,84	Kreuzer	(7,68 Pf.)
II. „	2,25	„	(4,50 „)
III. „	1,50	„	(3,0 „)

Für Rückfahrkarten waren die doppelten Personenzugpreise um 20 Prozent ermässigt, bei Schnellzügen wurde ein Zuschlag erhoben. Im Jahr 1888 wurden Werthmarken mit 20 Prozent Ermässigung eingeführt. Nach der Statistik entfielen auf ein Betriebskilometer

	Personenkilometer	Fahrten	Einnahme	Durchschnittl. Fahrtlänge
1881	94 836	2151	2272 Gulden	44,08 km
1883	126 290	3190	2389 „	39,63 „
1887	121 053	3329	2249 „	36,37 „
1889	128 495	3341	2561 „	38,46 „

Die mit der Ermässigung eingetretene Verkehrsververmehrung erstreckte sich hauptsächlich auf den Lokalverkehr der grösseren Städte Wien, Linz, Salzburg u. s. w., nicht auf den Fernverkehr. Die Ausgaben des Personen-

verkehrs vermehrten sich derart, dass die finanziellen Erfolge der Ermässigung nicht günstig waren, wobei indess zu bemerken ist, dass diese Mehrausgaben nach Angabe der Verwaltung weniger durch den erhöhten Verkehr, als durch andere Ursachen (ungenügende Ansrüstung der verstaatlichten Privatbahnen mit Betriebsmaterial u. s. w.) veranlasst waren.

Am 1. Juli 1889 wurde sodann ein ermässigter Zonen-, richtiger Gruppentarif für den Wiener Vorortverkehr eingeführt, durch welchen mehrere (2—4) Stationen und Haltestellen zu je einer Fahrpreisgruppe zusammengefasst wurden. Alle ermässigten Fahrkarten fielen weg, dagegen wurden die Preise ungefähr auf die der Rückfahrtkarten festgesetzt und betrugen durchschnittlich 4 in der I., 2,5 in der II. und 1,5 Kreuzer in der III. Klasse. Der Verkehr stieg auf den betreffenden Linien von 3 685 065 Personen in 1888 auf 3 830 562 Personen in 1889, also um 3,95 Prozent, ein die gewöhnliche Vermehrung des Personenverkehrs, insbesondere in der Umgebung einer Grossstadt, durchaus nicht übersteigender Prozentsatz.

Am 16. Juni 1890 trat dann auf den österreichischen Staatsbahnen ein ermässigter und vereinfachter Zonentarif in Geltung, der sogenannte Kreuzerzonentarif, weil derselbe auf der Grundlage von 1 Kreuzer für die III., 2 für die II. und 3 Kreuzer für die I. Wagenklasse beruhte.

Die Sätze von 1, 2 und 3 Kreuzer sind indess nicht die thatsächlichen Einheitssätze, sondern nur die Berechnungssätze für den Tarif. Durch die Festsetzung der Fahrpreise nach Zonen wird bewirkt, dass die thatsächlichen Einheitssätze für alle Entfernungen, welche nicht genau mit den Zonenenden zusammenfallen, höher sind, als die oben angegebenen Berechnungstaxen. Es ist deshalb auch nicht richtig, dass der Kreuzerzonentarif, wie behauptet ist, eine Ermässigung von 50 Prozent in III., 33,3 Prozent in II. und 25 Prozent in I. Klasse gegen die früheren Sätze ergebe. Er ergiebt dies nur für die Berechnungstaxen, während für die

wirklichen Fahrpreise die Ermässigung erheblich geringer ist. Ja bei Schnellzügen ergeben sich in I. und II. Klasse vielfach Erhöhungen gegen früher, besonders wenn man die früheren Rückfahrkarten vergleicht. Dazu kommt dann noch als erschwerend der Wegfall des Freigepäcks. Die Folge hiervon ist, dass der Verkehr aus den oberen Klassen noch mehr in die III. Klasse herabgedrückt wird, welche durchweg erhebliche Ermässigungen aufweist. Das zeigen schon die Ergebnisse des Jahres 1890, wo sich die Zahl der beförderten Personen vermehrt hat in I. Klasse um 3,15 Prozent, in II. Klasse um 3,11 Prozent, dagegen in III. Klasse um 34,66 Prozent, welche allerdings nicht ganz der III. Klasse zugerechnet werden können, wie wir später sehen werden.

Die näheren Bestimmungen des Kreuzerzonentarifs finden sich in Anlage B abgedruckt. Danach sind die Tarifentfernungen in Zonen eingetheilt und zwar bis 50 km in einer Länge von je 10 km, von 50—80 km von je 15 km, von 80 bis 100 km von 20 km, von 100—200 km von je 25 km, darüber von je 50 km. Für jede Zone gilt der nach den obigen Einheitssätzen für die weiteste Entfernung gerechnete Betrag. Die Umexpedition auf Zwischenstationen zur Erzielung billiger Fahrpreise ist, wie in Ungarn, untersagt. Für Schnellzüge wird ein 50 prozentiger Zuschlag erhoben. Schüler und Arbeiter werden bis zu 50 km, letztere auch in Gesellschaftsreisen von mindestens 10 auf Entfernungen über 300 km zum halben Preis befördert. Jahreskarten werden beibehalten, ebenso Rundreisekarten, letztere jedoch ohne Preisermässigung. Alle übrigen Ausnahmesätze, insbesondere die Rückfahrkarten fallen weg, ebenso das Freigepäck. Für Gepäck wird, wie bisher, 0,2 Kreuzer für das Kilometer und 10 kg erhoben, Geschäftsreisende geniessen für ihre Musterkoffer eine Ermässigung auf die Hälfte.

Ausser auf den österreichischen Staatsbahnen und seit 1. Januar 1892 auf der neuerdings verstaatlichten Galizischen Karl-Ludwigsbahn ist der Kreuzerzonentarif bis jetzt eingeführt auf der Aussig-Teplitzer und der Buschtehrader

Eisenbahn, sowie der böhmischen Nordbahn am 1. April 1890 und auf der österreichischen Nordwestbahn am 1. Juni 1891; auf letzterer jedoch mit höheren Sätzen:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	
Personenzüge	3,75	2,50	1,25	Kreuzer
Schnellzüge	5,25	3,50	1,75	„

Um die Einführung dieses Tarifes nicht nur auf den österreichischen Staatsbahnen, sondern auch auf den österreichischen Privatbahnen zu ermöglichen, mussten einige Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, betr. die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen*) geändert werden und wurde demgemäss durch Gesetz vom 25. Mai 1890 folgendes bestimmt:

Art. I. In Abänderung der entgegenstehenden Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 wird die Regierung ermächtigt, bei der Feststellung der auf den Staatsbahnen einzuführenden, auf ermässigten Einheitstaxen und einer Zoneneintheilung beruhenden Personentarife (Kreuzerzonentarif)

1. In jenen einzelnen, am Anfang einiger Zonen vorkommenden Relationen, in welchen die neuen Tarifsätze höher sind, als die im Art. I Abs. 2 des obigen Gesetzes bestimmten Maximaltarifsätze, diese letzteren dementsprechend zu überschreiten;

2. den bei Schnellzügen nach Massgabe des Artikels I Abs. 3 und 4 des obigen Gesetzes einzuhebenden Zuschlag von 20 auf höchstens 50 Prozent der neuen Personenzugspreise zu erhöhen;

3. von der im Artikel I Abs. 5 des obigen Gesetzes angeordneten Tarifermässigung für gemischte Züge abzusehen;

4. das im Art. II Abs. 2 des obigen Gesetzes festgesetzte Freigewicht für die Beförderung von Reisegepäck aufzulassen und für die Beförderung von Reisegepäck die Einheitstaxe

---

*) Vgl. mein Eisenbahntarifwesen S. 323 ff.

von höchstens 0,2 Kreuzer für je 10 kg und 1 km zur Einhebung zu bringen.

Art. II. Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, jenen Privateisenbahn-Unternehmungen, welche die bezüglich ihrer Hauptlinien einzuhebenden Personentarife mindestens annäherungsweise auf das Ausmass der im Art. I. bezeichneten Tarife der Staatsbahnen herabsetzen, auf die Dauer der Einhebung dieser herabgesetzten Fahrpreise die im Art. I bezeichneten Abweichungen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 zu gestatten. In diesem Falle sind die Tarife und Beförderungsbedingungen für Reisegepäck, sowie für die mit dem Personentransporte zusammenhängende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, dann sämmtliche Nebenbestimmungen für die Beförderung von Personen durch den Handelsminister nach einheitlichen Grundsätzen auf Grund der bei den Staatsbahnen geltenden Bestimmungen festzustellen.

Artikel III. Jene Privateisenbahn-Unternehmungen, welche in Gemässheit ihrer Konzessionsbestimmungen gehalten sind, sich einer gesetzlichen Regelung der Tarife zu unterwerfen, haben auf ihren Linien, insoweit dieselben als Hauptbahnen betrieben werden, die im Artikel II bezeichneten Beförderungsbestimmungen und herabgesetzten Tarife mit dem vom Handelsminister zu bestimmenden Zeitpunkte zur Einführung zu bringen. Mit den übrigen Privateisenbahn-Unternehmungen, welche Hauptbahnen betreiben, hat der Handelsminister behufs einer mit den vorstehenden Bestimmungen übereinstimmenden Regelung der Personenfahrpreise und der Reisegepäckbeförderung in Unterhandlung zu treten.

Artikel IV. In Ansehung der einer gesetzlichen Regelung der Tarife unterworfenen Lokalbahnen bleibt die Entscheidung über die Einführung der obigen Tarife dem Ermessen des Handelsministers vorbehalten.

Artikel V. Die Bestimmungen für die Beförderung von Militärpersonen werden durch das gegenwärtige Gesetz nicht berührt.

Artikel VI. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Handelsminister beauftragt.

Es ist hiernach die Einführung des Kreuzerzonentarifs auch auf den österreichischen Privatbahnen in Aussicht genommen und würde nach Durchführung desselben eine formelle und materielle Tarifeinheit im österreichischen Personenverkehr bestehen.

Was die Ergebnisse des Zonentarifs für die Oesterreichische Staatsbahn angeht, so hat nach einer in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Jahrg. 1891 S. 636 enthaltenen Mittheilung die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Grund der bereits vorliegenden Rechnungen des Personen- und Gepäckverkehrs bis Ende Juni 1891 einen Vergleich der Ergebnisse des Kreuzerzonentarifes während eines ganzjährigen Zeitabschnittes, das ist vom 1. Juli 1890 bis Ende Juni 1891 mit den Ergebnissen des gleichen Zeitraumes des Vorjahres vorgenommen. Aus rechnungstechnischen Gründen erfolgte der Abschluss für beide Jahre mit Ende Juni, so dass die Ergebnisse des Zonentarifes in der Zeit vom 16. bis 30. Juni 1890 dem Vorjahre zugerechnet erscheinen. Hiernach bieten sich die folgenden Ergebnisse:

	1889/90	1890/91	Unterschied
Anzahl der gefahrenen Personen	20 778 300	29 778 930	+ 9 000 630
Reisegepäck . . . . . t	50 978	48 471	— 2 031
	fl.	fl.	fl.
Einnahme für Personen . .	15 333 554	15 374 492	+ 40 938
„ „ Reisegepäck	661 368	930 861	+ 269 493
„ „ Agio . . .	363 967	220 749	— 143 218
Gesammteinnahme . .	16 358 889	16 526 102	+ 167 213

Es hat sonach eine absolute Zunahme um 1,02% stattgefunden, während die Menge des beförderten Reisegepäcks durch den Wegfall eines Theiles der frachtfreien Transporte eine Einbusse um 3,98 % erfahren hat. In beiden Zeitab-

schnitten sind die Ergebnisse des Personenverkehrs von und nach Paris, welcher im zweiten Halbjahr 1889 aus Anlass der dortigen Ausstellung einen aussergewöhnlichen Umfang angenommen hatte, mit eingerechnet. Werden dieselben beiderseits in Abzug gebracht, so verbleiben

	1889/90	1890/91	Unterschied
Anzahl der gefahrenen Personen	20 750 147	29 766 512	+ 9 016 365
Reisegepäck . . . . . t	50 159	47 890	— 2 269
	fl.	fl.	fl.
Einnahme für Personen . .	14 859 717	15 140 544	+ 280 827
„ „ Reisegepäck	628 878	906 970	+ 278 092
„ „ Agio . . .	274 460	185 240	— 89 220
Gesammteinnahme . .	15 763 055	16 232 754	+ 469 699

Wird demnach der ganz ausnahmsweise zur Ausstellungszeit gesteigerte Pariser Verkehr ausser Betracht gelassen, so zeigt sich als Ergebniss des einjährigen Bestandes des Kreuzerzonentarifs eine Zunahme der Personenanzahl um 43,45 % und der Einnahme um 2,98 %, bezw. mit Rücksicht auf den lediglich durch den Rückgang des Goldagios entstandenen Ausfall an Einnahme für Agio eine Erhöhung der reinen Transporteinnahme für Personen und Reisegepäck um 558 919 fl. oder 3,61 %.

Etwas abweichend hiervon sind die Zahlen der nachfolgend abgedruckten offiziellen monatweisen Gegenüberstellung der Frequenzen und Einnahmen. Danach ergiebt sich auf den österreichischen Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen in der Zeit vom 1. Juli 1889 bis 30. Juni 1890 und 1. Juli 1890 bis 30. Juni 1891

	1889/90	1890/91
die Anzahl der gefahrenen Personen	20 213 374	30 932 222
die Einnahme für Personen und Gepäck	16 978 058 fl.	17 187 535 fl.
die durchschnittliche Betriebslänge	6 884 km	6 988 km
daher auf 1 Betriebskm Fahrten	2 936	4 426
daher auf 1 Betriebskilometer Einnahmen	2 466 fl.	2 490 fl.

Gegenüberstellung

der Frequenzen und Einnahmen aus dem Personen- und Reisegepäck-Transport der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen

für die Zeit vom 1. Juli 1889 bis 30. Juni 1890 und vom 1. Juli 1890 bis 30. Juni 1891.

Monat	Durchschnittliche Betriebslänge		Befördert wurden Personen		Die monatweise Einnahme betrug für Personen u. Gepäck		Die Einnahme betrug vom 1. Juli bis Ende des bezüglichen Monates für Personen und Reisegepäck	
	1889	1890	1889	1890	1889	1890	1889	1890
	km		Anzahl		Gulden			
Juli	6 726	6 930	2 099 646	3 511 148	2 081 627	2 161 631	2 081 627	2 161 631
August . . .	6 769	6 980	2 307 968	3 542 528	2 304 015	2 338 288	4 385 642	4 499 919
September.	6 859	6 980	2 081 672	2 985 597	2 025 753	1 958 448	6 411 395	6 458 367
October . .	6 859	6 976	1 519 398	2 179 977	1 370 313	1 316 380	7 781 708	7 774 747
November .	6 884	6 997	1 255 559	1 925 736	998 980	1 015 117	8 780 694	8 789 864
Dezember .	6 930	6 997	1 199 023	1 751 132	914 915	911 174	9 695 609	9 701 068
	1890	1891	1890	1891	1890	1891	1890	1891
Januar . . .	6 927	7 000	1 096 680	1 678 919	1 003 963	962 459	10 699 572	10 663 497
Februar . .	6 927	7 021	1 064 397	1 746 776	777 282	781 735	11 476 854	11 445 282
März	6 927	7 021	1 340 603	2 367 812	1 020 864	1 149 261	12 497 718	12 594 493
April	6 927	7 021	1 634 683	2 179 795	1 299 510	1 141 621*	13 797 228	13 736 114
Mai	6 927	7 021	2 110 686	3 479 980	1 590 404	1 682 129*	15 387 632	15 418 243
Juni	6 927	7 021	2 503 059	3 582 822	1 590 426	1 769 292*	16 978 058	17 187 535
Summe			20 913 374*	30 982 222*	16 978 052	17 187 535	—	—

Die Ansätze verstehen sich incl. des Agios für Valuten, ferner bei den westlichen Staatsbahnen und den Staatsbahnen in Galizien auch noch incl der Einnahmen aus den Péageverkehren. Die Frequenzdaten (Anzahl der Personen), sowie die mit * bezeichneten Einnahmen sind provisorisch ermittelt; alle übrigen Angaben enthalten definitive Ziffern.

Auch über die Vertheilung der Reisenden auf die verschiedenen Entfernungen sind für das erste Halbjahr des Kreuzerzonentarifs vom 16. Juni 31. Dezember 1890 Ermit[illegible] stellt, wie sich aus der nachstehend S. 84 und 85

abgedruckten offiziellen Nachweisung ergiebt, entfallen in dem genannten Zeitraum und in dem entsprechenden Zeitraum 1889 auf eine Entfernung von:

	1889	(%)	1890	(%)	
1— 10 km	3 780 838		7 271 391		Reisende
11— 20 „	3 170 775		2 650 747		„
1— 21 km	6 951 613	(59,71)	9 922 138	(59,69)	Reisende
21— 65 „	3 052 981	(26,22)	4 434 745	(26,68)	„
66—200 „	1 276 687	(10,97)	1 741 482	(10,48)	„
über 200 „	359 987	(3,40)	522 678	(3,15)	„

Die grösste Steigerung erfahren hat hiernach der Nahverkehr von 1—10 km, während der von 11—20 km abgenommen hat. Prozentual hat sich die Vertheilung der Reisenden auf Nah- und Fernverkehr wenig verändert, der letztere hat eher etwas abgenommen.

Ueber die durch den Mehrverkehr entstandenen Mehrkosten sind bis jetzt keine eingehenderen Mittheilungen gemacht. Jedoch sollen in dem ersten Zonentarifjahr etwa 900 000 Zugkilometer mehr gefahren sein. Da nach dem Verwaltungsbericht der österreichischen Staatsbahnen vom Jahre 1890 die Kosten eines Zugkilometers ohne Hinzurechnung der Kosten der allgemeinen Verwaltung 29, mit diesen 31 Kreuzer betragen, so würde sich hieraus eine Mehrausgabe von etwa 270 000 Gulden ergeben. Dass auch eine Vermehrung des Personals und ein Mehrverbrauch von Fahrkarten eingetreten sei, wird S. 84 des oben erwähnten Geschäftsberichts zugegeben. Eben dies besagt auch nachfolgende Mittheilung der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen Jahrgang 1891 S. 618:

„Der Zonen- und der neue Gütertarif, insbesondere aber die Herabminderung der Fahrpreise haben eine solche Lebhaftigkeit des Verkehres herbeigeführt, dass zu dessen Bewältigung die Arbeitskraft des bisherigen Personals nicht mehr ausreicht. Dessen Vermehrung wird auch dadurch nöthig, dass die Bahnverwaltungen infolge der in letzterer

Personen-Frequenz

in der Zeit vom 16. Juni bis Ende Dezember, geordnet nach Zugsgattungen und Klassen für das Gesammt-Netz excl. Localbahnen.

Vom 16 Juni bis 31. Dezember 1889		Schnellzug				Personenzug				Totale	Zonen-Summe	% des Gesammt-Netzes
Zone	von bis km	I.	II.	III.	Zusammen	I.	II.	III.	Zusammen			
1	1— 10	565	9 288	32 091	41 944	20 710	387 287	3 330 897	3 738 894	3 780 838		
2	11— 20	4 087	26 896	34 496	65 479	13 921	279 912	2 811 463	3 105 296	3 170 775		
3	21— 30	3 931	18 583	17 765	40 279	13 541	142 650	1 122 369	1 278 560	1 318 839	6 951 613	59,71
4	31— 40	5 779	27 396	19 983	53 158	9 785	85 964	579 149	674 898	728 056		
5	41— 50	3 385	23 241	14 120	40 749	6 453	43 641	336 311	386 405	427 154		
6	51— 65	5 525	38 267	28 417	72 209	4 323	62 940	439 460	506 723	578 932		
7	66— 80	4 160	21 692	14 535	40 387	4 877	48 991	300 478	354 346	394 733	3 052 981	26,22
8	81— 100	2 663	12 356	10 250	25 269	2 765	37 424	184 344	224 533	249 802		
9	101— 125	5 976	27 590	13 403	46 969	4 388	38 161	184 814	227 363	274 332		
10	126— 150	3 542	21 333	12 265	37 140	2 083	22 073	97 813	121 969	159 109		
11	151— 175	2 874	12 882	6 548	22 304	945	10 343	49 577	60 865	83 169		
12	176— 200	7 109	27 428	8 318	42 855	1 081	14 206	57 400	72 687	115 542		
13	201— 250	2 740	10 000	4 981	17 721	736	13 896	72 009	86 641	104 362	1 276 687	10,97
14	251— 300	5 576	16 198	3 575	25 349	1 870	14 167	34 240	50 277	75 626		
15	301— 350	12 876	21 651	5 105	39 632	884	9 574	29 684	40 142	79 774		
16	351— 400	943	2 751	994	4 688	227	2 289	8 676	11 192	15 880		
17	401— 450	1 284	4 375	1 195	6 854	175	1 940	10 832	12 947	19 801		
18	451— 500	2 160	6 867	2 257	11 284	143	1 684	11 103	12 930	24 214		
19	501— 550	1 112	3 106	450	4 668	46	692	3 573	4 311	8 979		
20	551— 600	390	1 449	323	2 162	38	344	1 353	1 735	3 897		
21	601— 650	59	159	49	267	21	305	565	891	1 158		
22	651— 700	92	268	22	382	17	123	335	475	857		
23	701— 750	1 975	5 951	135	8 061	23	4 580	2 500	7 103	15 164		
24	751— 800	1 092	2 901	43	4 036	77	126	2 269	2 472	6 508		
25	801— 850	3	23	.	26	.	40	14	54	80		
26	851— 900	5	34	.	39	4	887	2 684	3 575	3 614		
27	901— 950		.	.	.	.	.	2	2	2		
28	951—1000	32	38	.	70	1	.	.	1	71	359 987	3,10
Sa.	II. Semester	79 935	342 726	231 320	653 981	89 134	1 224 239	9 673 914	10 987 287	11 641 268		

Vom 16. Juni bis 31. Dezember 1890		Schnellzug				Personenzug				Totale	Zonen-Summe	% des Gesammt-Netzes
Zone	von bis km	I.	II.	III.	Zusammen	I.	II.	III.	Zusammen			
1	1— 10	915	13 525	26 600	41 040	27 330	539 509	6 663 512	7 230 351	7 271 391		
2	11— 20	2 467	24 865	31 794	59 126	9 207	148 485	2 433 929	2 591 621	2 650 747	9 922 138	59,69
3	21— 30	3 995	24 844	26 377	55 216	11 444	109 639	1 633 036	1 754 119	1 809 335		
4	31— 40	6 771	33 719	25 349	65 839	9 505	105 142	964 841	1 079 492	1 145 331		
5	41— 50	2 801	19 472	17 103	39 376	4 924	44 218	649 229	698 371	737 747		
6	51— 65	5 034	35 082	24 762	64 878	4 657	64 993	607 804	677 454	742 332	4 434 745	26,68
7	66— 80	3 487	18 435	12 464	34 386	4 569	48 827	386 140	439 536	473 922		
8	81— 100	2 864	12 616	9 739	25 219	3 203	44 573	291 297	339 073	364 292		
9	101— 125	7 039	37 295	17 679	62 013	3 225	38 738	244 945	286 908	348 921		
10	126— 150	1 233	5 999	8 366	15 598	2 516	34 449	179 949	216 914	232 512		
11	151— 175	2 389	11 478	6 813	20 680	1 254	14 297	106 093	221 644	142 324		
12	176— 200	8 099	30 788	9 955	48 842	1 901	24 012	104 756	130 669	179 511	1 741 482	10,48
13	201— 250	3 943	12 786	5 414	22 143	1 751	16 662	101 671	120 084	142 227		
14	251— 300	9 614	22 063	5 259	36 936	3 187	19 738	69 238	92 163	129 099		
15	301 — 350	12 621	21 933	8 945	43 499	1 592	13 662	64 510	79 764	123 263		
16	351— 400	1 513	3 916	1 492	6 921	419	3 323	18 849	22 591	29 512		
17	401 — 450	2 101	6 239	984	9 324	282	3 354	17 457	21 093	30 417		
18	451— 500	2 057	5 796	1 996	9 849	200	1 807	18 662	20 669	30 518		
19	501— 550	1 967	5 091	993	8 051	51	980	7 319	8 350	16 401		
20	551— 600	161	363	31	555	14	213	2 189	2 416	2 971		
21	601— 650	39	155	25	219	13	143	1 236	1 392	1 611		
22	651— 700	47	88	12	147	33	203	1 067	1 303	1 450		
23	701 — 750	1 207	4 889	319	6 415	38	579	2 787	3 404	9 819		
24	751— 800	790	1 895	15	2 700	3	25	1 223	1 251	3 951		
25	801— 850	.	33	6	39	2	.	642	644	683		
26	851— 900	2	8	1	11	9	10	713	732	743		
27	901— 950	.	.	.	.	.	.	5	5	5		
28	951—1000	.	.	.	.	.	.	8	8	8	522 678	3,15
Sa.	II Semester	83 156	353 373	242 493	679 022	91 333	1 277 581	14 573 107	15 942 021	16 621 043		
		0,50 %	2,13 %	1,46 %	4,09 %	0,55 %	7,68 %	87,68 %	95,91 %			100 %

Frequenz exclusive Jahreskarten, Theilstreckenkarten, ermässigter Karten für Hof und Staatsbedienstete, dann Militär.

Zeit im Auslande vorgekommenen Unglücksfälle den baulichen Anlagen eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Den Anfang mit der Vermehrung des Personals hat die k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen gemacht, indem sie die Zahl der Weichenwärter von 1 396 im Jahre 1889 auf 2 091 im Jahre 1890 (+ 50 %), die der Stationsdiener von 1 196 auf 1 701 (+ 42 %) erhöht hat, während die Vermehrung der Streckenkilometer nur 3 % (6 948 im Jahre 1890 gegenüber 6 744 im Jahre 1889) betrug; infolge dessen konnte eine häufigere Ablösung des Dienstpersonals und damit eine Verringerung der Dienststunden eintreten, woran auch die Zunahme der geleisteten Zugkilometer von 23 auf 25 Millionen nichts änderte. Eine verhältnissmässige Vermehrung des Zug- und Fahrpersonals, sowie die Zuweisung von Beamten, bezw. Bediensteten an solche Stationen, wo bisher nur ein Stationsbeamter war, geschieht gegenwärtig."

Was die Beschaffung von Betriebsmaterial angeht, so sind 400 neue Personenwagen theils bestellt, theils die Bestellung in Aussicht genommen, desgleichen eine Anzahl Lokomotiven. Auf einer Reihe von Stationen, besonders in der Nähe von Wien, hat auch eine Erweiterung der Bahnanlagen mit nicht unerheblichen Kosten stattgefunden. Wieviel hiervon auf Rechnung des Zonentarifs zu setzen ist, lässt sich schwer beurtheilen. Ein Theil des Mehrverkehrs ist wohl durch bessere Ausnutzung der vorhandenen Anlagen, des Materials und des Personals bewältigt. Günstig und auf Ersparnisse wirken unzweifelhaft die Vereinfachung des Fahrkartensystems, die Erleichterung in der Kontrole und Abrechnung, wobei für das Publikum auch noch die Annehmlichkeit des Vorverkaufs von Fahrkarten in Tabacksläden, Hôtels u. s. w. hinzutritt.

Ueber die Ergebnisse des Kreuzerzonentarifs auf denjenigen Privatbahnen, welche denselben eingeführt haben, lässt sich noch nichts zuverlässiges sagen, da die Zeit seit der Einführung noch zu kurz ist.

Kritische Betrachtungen über den ungarischen und österreichischen Zonentarif.

Wohl nichts hat der Agitation zu Gunsten der Einführung eines Zonentarifs im Personenverkehr, welche seit 1884 von Hertzka, Engel und Perrot neu aufgenommen wurde, so zahlreiche Anhänger und Gläubige zugeführt, als der Umstand dass die Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen und nach ihr die der österreichischen Staatsbahnen die von ihnen eingeführten Reform-Personentarife mit dem Namen Zonentarif bezeichnet haben. Infolge dessen wurden Viele, welche bisher den Vorschlägen der oben genannten Verfechter des Zonentarifs zweifelnd gegenüber gestanden hatten, zu dem Glauben veranlasst, dass ein ähnlicher Tarif bereits auf den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen mit gutem Erfolge zur Einführung gelangt sei, und dass auch die Vorschläge der Perrot, Hertzka und Engel richtig und ausführbar seien. Natürlich wurde auch von den genannten Aposteln des Zonentarifs diese Meinung nach Möglichkeit verbreitet und die Einführung der österreichisch-ungarischen Zonentarife und ihre Erfolge als ein Triumph ihres Systems ausgebeutet. Schon deshalb erscheint es geboten, zu prüfen, ob die erwähnten Tarife der ungarischen und österreichischen Staatsbahnen wirklich Zonentarife in dem oben festgestellten Sinne im Gegensatz zu Entfernungstarifen sind. Die Entscheidung hierüber ist bezüglich des Kreuzerzonentarifs nicht schwer, er ist unzweifelhaft kein Zonen-, sondern ein Entfernungstarif, denn der Tarifsatz wächst regelmässig mit der Entfernung. Dass anstatt eines Kilometers 10, 15, 25 und 50 Kilometer als Entfernungsmaassstab dienen, ändert grundsätzlich nichts hieran, es war dies vielmehr lediglich eine tariftechnische Maassregel, welche theils aus finanziellen Gründen, theils zur Vereinfachung des Tarifs und der Fahrkartenausgabe getroffen wurde. Es ergibt sich dies klar aus

den Verhandlungen, welche im österreichischen Staatseisenbahnrath und Parlament über den Kreuzerzonentarif geführt wurden. Vielfach wurde hier, wie in der Presse, die Beseitigung der Zonen bezw. mindestens die Herabsetzung derselben auf geringere Entfernungen verlangt, von der Regierung aber mit dem Hinweis auf die oben erwähnten Rücksichten bekämpft.*) Auch der frühere Generaldirektor der österreichischen Staatsbahnen, Freiherr von Czedik, hat in seinem bekannten Vortrag vom 24. März 1891 dies ganz offen ausgesprochen. Er sagt, nachdem er den ungarischen Zonentarif und insbesondere die XIV. Zone kritisirt hat, folgendes: „In Oesterreich sind wir bei dem einfachen Grundsatze des Distanztarifs verblieben und haben den Kilometertarif zur Basis gewählt. . . Ausser diesen reinen Kilometersätzen haben wir, und das ist in keiner Weise irgend verleugnet worden, aus finanziellen Rücksichten, um den Ausfall zu decken, der durch die niedrigen Tarifsätze sehr bedeutend geworden wäre, Zuschläge nach dem Zonenende berechnet.“

Es ist also ganz unzweifelhaft, dass der österreichische Kreuzerzonentarif ein Entfernungstarif und nicht ein Zonentarif im engeren Sinne, im Sinne von Perrot, Hertzka, Engel ist. Das ist auch den genannten Herren nicht entgangen und vielfach haben sie sich dahin ausgesprochen, dass ihr System in dem Kreuzerzonentarif nur sehr mangelhaft zur Durchführung gebracht sei.

Was sodann den ungarischen Zonentarif angeht, so wächst auch hier der Tarifsatz mit der Entfernung bis zu 225 Km, darüber hinaus aber nicht mehr, und insofern hat dieser Tarif eine gewisse Aehnlichkeit mit den Vorschlägen von Perrot, Hertzka, Engel, welche den Fahrpreis ab 75, 30 und 50 Km nicht mehr steigen lassen. Wenn aber schon ein grosser Unterschied darin liegt, ob man bis 225 Km einen Entfernungstarif hat und von da ab die Ent-

*) Nur für die Entfernung von 100—200 Km wurden anstatt der ursprünglich geplanten 2 Zonen von 50 Km 4 Zonen von 25 Km zugestanden.

fernung nicht mehr berücksichtigt, oder ob man dies schon von 75, 30 oder 50 Km ab thut, so kommen noch einige andere Umstände hinzu, welche die Aehnlichkeit des ungarischen Zonentarifs mit dem der genannten drei Herren sehr gering erscheinen lassen. Zunächst wird die Bestimmung des ungarischen Zonentarifs, dass der Fahrpreis über 225 Km hinaus nicht mehr steigt, in ihrer praktischen Wirksamkeit wesentlich beschränkt dadurch, dass bei allen Reisen, die über Budapest und Agram führen, die Abfertigung nur bis zu diesen Orten erfolgt und dort eine neue Fahrkarte genommen werden muss. Da nun nach der Gestaltung des ungarischen Staatsbahnnetzes die grosse Mehrzahl der weiteren Reisen nur mit Berührung dieser Orte gemacht werden kann, so greift die Bestimmung, dass der Fahrpreis nicht über 225 Kilometer wächst, nur für einen verhältnissmässig so kleinen Theil der Reisen Platz, dass er wenig in Betracht kommt. Und so hat man denn auf eine Erhöhung des Fahrpreises über 225 Km verzichtet, weil finanziell diese Maassnahme keine Bedeutung hatte, nicht aber etwa, weil man den Grundsatz der Verfechter des Zonentarifs, dass die Leistung mit der Entfernung nicht zunehme und es deshalb unrichtig sei, den Fahrpreis mit der Entfernung wachsen zu lassen, als richtig anerkannte oder gar beabsichtigte, denselben demnächst in grösserem Maassstabe durchzuführen. Dass dies sich so verhält, ergibt sich auch aus einer Erklärung des Direktor Schober der ungarischen Staatsbahnen über diese Frage. Schober sagt in einem Aufsatz „Einige Bemerkungen über den neuen Zonen-Personentarif der königl. ungarischen Staatsbahnen", veröffentlicht in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1889 S. 360 Folgendes:

„Die Form des neuen Zonentarifes hätte theoretisch genommen allerdings eine parabolische sein sollen, d. h. die Einheitssätze für die Wegeinheit (Kilometer, Myriameter oder überhaupt ein Vielfaches des als Einheit für den Eisenbahnverkehr jedenfalls eine zu geringe Länge repräsentirenden Kilometers) hätte allmählich bis zu der grössten in dem in Rede

stehenden Eisenbahnbereiche vorkommenden Entfernungen abzunehmen; jedoch hätte, wie bereits früher erwähnt, um auch bei den grössten Entfernungen nicht mehr als gewisse noch als erschwinglich angenommene Preise festzusetzen, die Preiskurve eine stark abfallende sein müssen. Da jedoch die Reisen über eine Entfernung von mehr als 200 km einen sehr geringen Prozentsatz repräsentiren und dieses Verhältniss sich wohl auch künftighin kaum in einem besorgnisserregenden Maasse ändern wird, wenn auch eine Verdoppelung oder Verdreifachung der längeren Reisen erwartet werden dürfte, so lag es nahe aus praktischen Gründen —, und geschah es thatsächlich lediglich aus solchen — den Preisunterschied über eine gewisse Entfernung — nach dem ungarischen Zonentarife über 225 km — hinaus überhaupt fallen zu lassen und wenigstens über diese Strecke hinaus die Idee des Personenportos und die damit verbundenen Vereinfachungen zu verwirklichen. Keineswegs ging man dabei von dem Grundsatze einiger Anhänger des Porto- oder Zonensystems aus, dass die Leistung mit der Entfernung nicht zunehme. Die Leitung der ungarischen Staatsbahnen wenigstens bekennt sich durchaus nicht zu diesem „Grundsatze", wie denn überhaupt finanzielle Motive und Erwägungen theoretischer Natur, wie z. B. Verhältniss von Leistung zu Gegenleistung u. s. w. bei der Einführung der geplanten Reform nicht maassgebend waren."

Also praktisch hat die Fernzone des ungarischen Zonentarifes, innerhalb welcher der Fahrpreis nicht mit der Entfernung wächst, wenig Bedeutung und die Leiter der ungarischen Staatsbahnen verwahren sich ausdrücklich gegen eine Anerkennung des Grundsatzes der Verfechter des Zonentarifes, dass die Leistung mit der Entfernung nicht zunehme.

Unter diesen Umständen kann man mit Recht behaupten, dass auch der ungarische Zonentarif im Wesentlichen ein Entfernungstarif sei und den Zonentarifvorschlägen der Perrot, Hertzka und Engel nicht entspreche.

Es erübrigt noch einige Worte über die Bedeutung der

Zonen im ungarischen und österreichischen Zonentarif zu sagen, durch welche allein sich diese Tarife von den bisherigen Entfernungstarifen unterscheiden und den Namen Zonentarif verdienen. Der Gedanke, anstatt des Kilometers eine grössere Entfernung als Einheitsmass zu nehmen, ist nicht neu. Thatsächlich war in Deutschland und Oesterreich-Ungarn bis in die 70er Jahre hinein die Meile, also $7^1/_2$ km, das Einheitsmaass, und es wäre vielleicht besser gewesen, dasselbe nicht mit dem Kilometer, welches in der That ein sehr kleines Einheitsmaass darstellt, sondern mit dem Myriameter = 10 km zu vertauschen. Sicher würde dies wenigstens zur Vereinfachung der Tarife, Tarifberechnungen und Abrechnungen gedient haben. Wenn man nun in den ungarischen und österreichischen Zonentarifen noch weiter gegangen ist und das Einheitsmaass bis zu 25 und 50 km erhöht hat, so hat dies an und für sich dem Verkehr nicht den mindesten Vortheil gebracht, sondern es sind lediglich die Ermässigungen der Fahrpreise, welche in der Form der Zonentarife gegeben sind, welche den Zonentarif so populär gemacht haben, und an Fahrpreisermässigungen denkt das Publikum, wenn es Zonentarife verlangt*).

*) Diese unbestreitbare Thatsache ist sogar bei unseren Antipoden bereits erkannt, wie sich aus dem Jahresbericht betr. den Betrieb der Eisenbahnen in Neuseeland für das Jahr 1890/91 ergiebt. Auch zu unseren Antipoden waren der Ruhm und die Erfolge des ungarischen und österreichischen Zonentarifs gedrungen und hatten dort Erwägungen wegen Einführung eines Zonentarifs veranlasst. Der genannte Jahresbericht der New Zealand Railway Commissioners, der Neuseeländer Eisenbahn-Aufsichtsbehörde, sagt nun unter Anderem Folgendes hierüber: „Es wird allgemein angenommen, dass für das reisende Publikum ein Vortheil im Zonensystem selbst läge. Dies ist indess zweifelhaft. Der Vortheil, welcher in den meisten Fällen das Zonensystem begleitet hat, welcher aber unabhängig von demselben ist, besteht in der Ermässigung der Fahrpreise. . . . Das Zonensystem selbst ist lediglich der mechanische Theil der Festsetzung der Tarife und der Fahrkartenausgabe, und wir würden durch seine Annahme nichts gewinnen. Das, was damit zusammengeworfen und verwechselt wurde, ist der Betrag der Fahrpreise und die Frage, ob dieselben

Für die Gewährung dieser Ermässigungen in Form von Zonentarifen in Ungarn und Oesterreich sind aber nicht nur Gründe der Vereinfachung des Tarifs massgebend gewesen, sondern zugleich finanzielle Gründe, indem man auf der einen Seite die Einheitssätze sehr herabsetzte, auf der andern Seite aber den Satz der ganzen Zone, also bis zu 50 km, schon erhob, wenn nur 1 km von derselben gefahren war. Dadurch wird thatsächlich der dem Tarif zu Grunde gelegte Einheitssatz nur auf diejenigen Entfernungen rein zur Anwendung gebracht, welche mit dem Zonenende zusammenfallen, während für die übrigen Entfernungen, insbesondere im Beginn der Zone, sich ein höherer Einheitssatz ergiebt. Dass dies schön sei, wird Niemand behaupten können. Es bringt eine Ungleichmässigkeit und Willkürlichkeit in den Tarif, die den Grundsätzen einer gemeinwirthschaftlichen Tarifbildung nicht entspricht, zumal es sich um nicht unerhebliche Beträge handelt. Wenn z. B. der Fahrpreis II. Klasse für eine Entfernung von 200 km 4 Gulden ist, für 201 km aber 5 Gulden und ebenso viel für 250 km, so liegt hierin entschieden eine weitgehende Ungerechtigkeit, die sich nicht wohl rechtfertigen lässt. Je nachdem sein Reiseziel zufällig 200 oder 201 km ist, zahlt der Reisende für das Kilometer 2 Kreuzer oder nahezu 2½ Kreuzer. Grundsätzlich lassen sich also so weitgehende Vergrösserungen der Einheitsentfernungen wenigstens in einem Kulturlande mit dichtem Eisenbahnnetz und nahe gelegenen Stationen nicht rechtfertigen, sondern höchstens aus praktischen Gründen entschuldigen.

Sieht man aber hiervon ab, so muss man anerkennen, dass sowohl der ungarische wie der österreichische Zonentarif eine bedeutsame Reform des Personentarifs in gemeinwirth-

nach gleichen oder mit der Entfernung fallenden Einheiten gebildet werden sollen. Es würde aber für das Publikum ohne praktische Bedeutung sein, ob Ermässigungen in Form eines Entfernungstarifs oder eines Zonentarifs oder in sonst einer Form eingeführt werden.“ Die Einführung von Zonentarifen wird aus diesen Gründen widerrathen.

schaftlichem Sinne darstellen und dass die ungarischen und österreichischen Staatsbahnen volles Lob verdienen, weil sie die ersten Personentarife auf gemeinwirthschaftlicher Grundlage*) zur Einführung gebracht haben. Denn während im Gütertarif schon seit etwa 10 Jahren wenigstens in Deutschland eine Reform auf gemeinwirthschaftlicher Grundlage angebahnt ist, verharrte der Personentarif im Wesentlichen auf der bisherigen privatwirthschaftlichen Grundlage und anstatt einer durchgreifenden Reform versuchte man mit einzelnen neuen Ausnahmemassregeln, z. B. zusammenstellbaren Rundreiseheften, Kilometermarken u. s. w., das Verlangen nach einer Reform und Ermässigung der Personentarife zu beschwichtigen. So war und ist noch in Deutschland und anderen Ländern im Personenverkehr eine Mannigfaltigkeit der Fahrkarten vorhanden, welche dem Publikum das Herausfinden des billigsten Fahrpreises erschwert, der Eisenbahnverwaltung den Betrieb und die Abrechnung vertheuert und in sich keinen vernünftigen Grund hat. Denn dass man z. B. bei einer Reise von 100 km eine erhebliche Ermässigung des Fahrpreises erhält, wenn man 50 km hin und ebensoviel zurück innerhalb einer bestimmten Frist fährt, dagegen bei einer Reise von 1000 km, wenn man nicht oder nicht innerhalb bestimmter Frist zurückkehrt, keine Ermässigung, das lässt sich wohl vom Standpunkt einer Privatbahn rechtfertigen, welche den Reisenden zu veranlassen sucht, auf ihren Linien hin- und zurückzufahren, aber nicht von einem allgemeinen Standpunkte, vom Standpunkte einer Staatsbahn. Man ist auch jetzt allgemein darüber einverstanden, dass eine Reform auf gemeinwirthschaftlicher Grundlage zunächst eine Beseitigung dieser vielen Sonderbegünstigungen und statt dessen die Ein-

*) Darüber, was unter gemeinwirthschaftlicher Tarifgestaltung zu verstehen ist, vgl. mein Eisenbahntarifwesen, Allgemeiner Theil, Abschnitt IV, für den Personenverkehr insbesondere S. 161 ff. (Zweite Auflage in französischer Sprache traité général des tarifs de chemin de fer S. 152 ff.)

führung einfacher ermässigter Fahrpreise für Jedermann zum Ziele nehmen muss. Hiermit zu verbinden ist eine Verminderung der Wagenklassen, weil hierdurch allein, wie schon oben ausgeführt, eine bessere Ausnutzung der Sitzplätze und Verminderung der Betriebskosten zu erreichen ist, und eine Reform des Gepäckverkehrs durch Beseitigung des Freigepäcks, weil dies nur etwa 5 Prozent der Reisenden und im Wesentlichen den Reisenden I. und II. Klasse zu Gute kommt.

Auf diese drei Punkte erstreckt sich auch die Reform, welche der ungarische und österreichische Zonentarif zur Durchführung gebracht hat. Die Sondervergünstigungen sind mit wenigen Ausnahmen beseitigt, dagegen erhebliche Ermässigungen für die einfachen Karten eingeführt. In der Art der Vertheilung dieser Ermässigungen zeigen sich allerdings bei den beiden Tarifen erhebliche Verschiedenheiten. Der österreichische Zonentarif vertheilt dieselben gleichmässig, indem er denselben Einheitssatz für alle Entfernungen durchrechnet. Der Nahverkehr erscheint in etwas begünstigt durch den geringeren Umfang der Zonen, während der Fernverkehr ausser den grösseren Umfang der Zonen noch durch den hohen Zuschlag von 50 Prozent und durch den fast vollständigen Wegfall der III. Klasse bei Schnellzügen, in welchen sich der Fernverkehr hauptsächlich abwickelt, zu stark belastet erscheint. Mit Recht ist dies von vornherein getadelt und eine Herabsetzung des Schnellzugszuschlags und die Einführung einer fallenden Skala für weitere Entfernungen gefordert worden. Es ist auch in dem österreichischen Staatseisenbahnrath bereits in der Frühjahrssession 1891 ein Antrag auf Herabsetzung der Personentarife für den Fernverkehr über 300 km auf [illegible] Kreuzer für die III., 1 Kreuzer für die II und 1½ Kr. für die I. Klasse angenommen, dem indess die Eisenbahnverwaltung anscheinend aus finanziellen Gründen bisher eine Folge nicht gegeben hat. Der ungarische Zonentarif hat dagegen keine gleichen Einheitssätze. Der Nahverkehr ist begünstigt durch die niedrigen Fahrpreise für den Nachbarverkehr, der Fernverkehr dadurch, dass über 225 km der

Fahrpreis nicht weiter steigt, während für die mittleren Zonen eine steigende Skala Anwendung findet.

Während der Kreuzerzonentarif unzweifelhaft theoretisch richtiger und gleichmässiger gebildet erscheint, so beruht der ungarische Zonentarif wesentlich auf praktischen Erwägungen und ist den ungarischen wirthschaftlichen Verhältnissen genau angepasst. Es lässt sich auch nicht verkennen, dass er trotz seiner unregelmässigen Tarifbildung in praktischer Beziehung manche Vorzüge hat. Dahin gehören vor Allem die weitgehenden für den Nachbarverkehr gewährten Ermässigungen, da, wie dies auch die Erfahrung in Ungarn erwiesen hat, der Nahverkehr ausserordentlich entwickelungsfähig ist, indem hier sowohl der Zeitverlust als die sonstigen Reisekosten sehr gering sind. Insbesondere für ein dünnbevölkertes ausgedehntes Land mit schlecht entwickeltem Strassennetz, wie Ungarn, war diese Verbilligung des Nahverkehrs eine wahre Wohlthat und geeignet der Eisenbahn einen ganz neuen Verkehr zuzuführen. Lediglich praktischen Rücksichten ist auch, wie schon oben hervorgehoben, die XIV. Fernzone entsprungen und die Unterbrechung der Reise in Budapest und Agram, eine auf Centralisirung des Verkehrs in der Landeshauptstadt gerichtete Massregel, welche vielleicht für Ungarn vortheilhaft erscheinen mag, während für die meisten Kulturstaaten eher die Beförderung der Dezentralisation geboten ist. Dass die mittleren Zonen das Aschenbrödel des Tarifs bilden, insofern die Ermässigungen ihnen am wenigsten zu Gute kommen, ist schon oben erwähnt und wird auch von den Urhebern des Tarifs selbst nicht verkannt. Indess scheint vorerst keine Neigung zu bestehen, hier mit weiteren Ermässigungen vorzugehen. Wenigstens äussert sich Direktor Schober hierüber folgendermassen:* „Immerhin geht aus alledem hervor, dass die Ermässigung in den mittleren Entfernungen keine genügende ist; 3 bis 4 Gulden für eine kleinere Reise von

*) Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Jahrg. 1891 Heft 42.

100 bis 150 km zu zahlen, die leicht in einem Tage hin und zurück gemacht werden kann, ist aber nicht Jedermann gewillt oder im Stande zu zahlen. Es unterliegt nun nach den, namentlich auf Grund der in einzelnen Relationen des Mittelverkehres, wo hierzu besondere Veranlassungen vorlagen, vorgenommenen Deklassifikationen (Gewährung der Fahrpreise einer niedrigeren Zone anstatt des der faktischen Distanz entsprechenden normalen Fahrpreises) sowie im eigentlichen Fernverkehre gewonnenen Erfahrungen gar keinem Zweifel, dass bei ähnlichen prozentuellen Ermässigungen wie im Nachbar- und Fernverkehr auch in den Mittelzonen, namentlich auch im Verkehr zwischen den beiden grossen Zentren Wien und Budapest, noch eine ganz bedeutende Verkehrszunahme geschaffen werden kann, was jedoch Betriebseinrichtungen erfordern würde, die derzeit nicht bestehen und auch nicht so schnell geschaffen werden können — vielleicht wird dies eine Aufgabe der elektrischen Zukunftsbahnen sein.“

Die Beseitigung des Freigepäcks erfolgte sowohl im ungarischen als österreichischen Zonentarif. Während man aber im letzteren den bisherigen hohen Gepäcktarif beibehalten hat, ist in ersteren ein doppeltes Zonensystem nach Gewicht und nach Entfernung mit niedrigen Sätzen zur Einführung gelangt, was sich dem Anschein nach gut bewährt. Bezüglich des dritten Punktes der Verminderung der Wagenklassen hat man sich auf den ungarischen wie österreichischen Staatsbahnen darauf beschränkt, die dritte Klasse in Schnellzügen ganz oder fast ganz zu beseitigen. Das ist wenig und nicht an der richtigen Stelle. Das Ziel einer gemeinwirthschaftlichen Reform muss die Beschränkung auf eine Polster- und eine Holzklasse sein, aber nicht die Beseitigung der Holzklasse aus den Schnellzügen, weil hierdurch der grossen Masse der ärmeren Bevölkerung die Benutzung der Schnellzüge und damit die namentlich bei längeren Reisen wichtige Ersparniss an Zeit und sonstigen Reisekosten unmöglich gemacht wird. Die Ausschliessung der III. Klasse aus den Schnellzügen muss deshalb

als ein entschiedener Rückschritt bezeichnet werden, und diese Massregel hat sich auf den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen wohl nur deshalb durchführen lassen, weil schon bisher die III. Klasse nur zum Theil in den Schnellzügen zugelassen war.*)

Der Umfang der im ungarischen und österreichischen Zonentarife gegen die früheren Fahrpreise gewährten Ermässigungen ist bereits oben bei der Darstellung des Tarifs erörtert. Zur Beurtheilung der genannten Tarife erscheint es aber noch geboten, ihre Einheitssätze mit denen eines anderen Landes zu vergleichen und wollen wir aus naheliegenden Gründen hierfür die Sätze der preussischen Staatsbahnen nehmen. Es betragen die durchschnittlichen Einheitssätze des ungarischen Zonentarifs, abgesehen von dem Nachbarverkehr und der XIV. Fernzone, zum Parikurse in Pfennigen:

	Schnellzüge			Personenzüge		
	I.	II.	III. Klasse	I.	II.	III. Klasse
	7,7	6,5	3,9	6,5	5,2	3,24
Die Einheitssätze des österreichischen Zonentarifs**) .	9	6	3	6	4	2

*) Nach Foxwell und Farrer, Express Trains, (London, Smith Edler & Cie. 1889) führen Wagen III. Klasse von den Schnellzügen

in Dänemark	100	Prozent,
„ Grossbritannien	93	„
„ den Niederlanden	81	„
„ Norddeutschland	72	„
„ Belgien	59	„
„ Oesterreich-Ungarn	46	„
„ Süddeutschland	28	„
„ Frankreich	27	„
„ Rumänien	26	„
„ der Schweiz	7	„

**) Die Berechnung zum Parikurs rechtfertigt sich beim österreichischen Zonentarif, weil die Ermässigung, welche in dem etwas niedrigeren Kurs des österreichischen Guldens liegt, dadurch ausgeglichen wird, dass schon bei Beginn einer Zone der volle Fahrpreis für die Entfernung bezahlt werden muss, bis wohin die Zone reicht, thatsächlich also die Einheitssätze sich vielfach höher stellen. Dagegen ist die Berechnung für den ungarischen Zonentarif etwas zu hoch, weil hier die Durchschnittssätze der Zonenmitte genommen sind.

Die Einheitssätze des preussischen Staatsbahntarifs betragen in Pfennigen:

	Schnellzüge			Personenzüge			
	I.	II.	III. Klasse	I.	II.	III.	IV. Klasse
Einfache Fahrt .	9	6,67	4,67	8	6	4	2
Rückfahrkarten .	6	4,5	3	6	4,5	3	

Die Einheitssätze, wie sie von der preussischen Staatsbahnverwaltung für eine Reform der deutschen Personentarife in Vorschlag gebracht sind, betragen in Pf.:

Schnellzüge			Personenzüge		
I.	II.	III. Klasse	I.	II.	III. Klasse
7	5	3	6	4	2

Bei Vergleichung dieser Einheitssätze zeigt sich, dass die Preise des ungarischen und des österreichischen Zonentarifs bei einfachen Fahrten billiger sind, als die entsprechenden Klassen des preussischen Staatsbahntarifs. Bei Rückfahrten sind die preussischen Staatsbahnsätze billiger als die des ungarischen Zonentarifs, dagegen mit Ausnahme der I. Klasse, welche denselben Satz hat, theurer als die des österreichischen Zonentarifs bei Benutzung von Personenzügen, während bei Benutzung von Schnellzügen die Sätze der I. und II. Klasse in Preussen billiger sind. Zu Gunsten der preussischen Staatsbahnsätze spricht aber einmal das Bestehen der IV. Klasse, welche auch bei einfachen Fahrten den ungarischen Zonentarif unterbietet, dem österreichischen sich gleichstellt, und zweitens der schon oben erwähnte Umstand, dass auf den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen die III. Klasse aus dem Schnellzugverkehr fast ganz beseitigt ist, was eine erhebliche Vertheuerung desselben verursacht. Ausserdem werden auf den preussischen Staatsbahnen noch eine Anzahl sehr weitgehender Ermässigungen, insbesondere für Zeitkarten, Schülerkarten und Arbeiterkarten gewährt, welche die betreffenden Sätze auf den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen erheblich unterbieten. Alles in Allem wird man zwischen den preussischen Staatsbahntarifen und den österreichisch-ungarischen Zonentarifen in Bezug auf die Höhe

keinen sehr erheblichen Unterschied annehmen können, wenn auch die letzteren im Ganzen etwas niedriger sein mögen. Dafür spricht auch die Durchschnittseinnahme für das Personenkilometer, welche betrug auf den

	preussischen*)	öster-reichischen	ungarischen
		Staatsbahnen	
1888 . . .	3,19	3,73	4,09
1889 . . .	3,09	3,89	3,32
1890 . . .	2,96	3,01	2,78

Die geplanten Sätze des deutschen Reformtarifs würden dagegen entschieden niedriger sein, als die der österreichischen und ungarischen Zonentarife.

Was die Ergebnisse der Zonentarife betrifft, so ist mit denselben viel Reklame getrieben worden, was im Interesse der guten Sache, d. h. der an sich lobenswerthen Reform, welche die Zonentarife darstellen, nur zu bedauern ist. Auch sind die über die Ergebnisse mitgetheilten Zahlen nicht überall einwandsfrei und klar. Umsomehr ist es Sache der Kritik, die Ergebnisse genau zu prüfen, und soweit es möglich ist, den wirklichen Sachverhalt klar zu stellen. Es werden zu unterscheiden sein die Ergebnisse bezüglich des Verkehrs, der Einnahmen und der Ausgaben.

Was zunächst den Verkehr betrifft, so ist derselbe seit Einführung der Zonentarife sowohl bei den österreichischen, als bei den ungarischen Staatsbahnen entschieden gewachsen, am meisten bei den letzteren. Indess können die Zahlen, welche bezüglich der Verkehrsvermehrung veröffentlicht und oben mitgetheilt sind, nicht als richtig angenommen werden, sie sind vielmehr zu hoch.

Zunächst ist zu bemerken, dass nicht die Reisenden gezählt werden, sondern die ausgegebenen Fahrkarten und deshalb erscheint es an sich schon zweifelhaft, ob der „statistische Reisende" nach Einführung des Zonentarifs noch derselbe ist

*) Für die preussischen Staatsbahnen gelten die Zahlen für das Etatsjahr vom 1. April bis 31. März des folgenden Jahres.

wie vorher. Durch den Zonentarif sind bekanntlich die Rückfahrkarten, die Zeitkarten u. s. w. aufgehoben. Anstatt einer Rückfahrkarte werden also jetzt zwei, statt einer Zeitkarte vielleicht hundert Fahrkarten gekauft und als Reisende gezählt. Nun wurden wohl auch früher die in den Rückfahrkarten, Zeitkarten u. s. w. steckenden mehrfachen Fahrten bei Aufstellung der Statistik nach bestimmten Grundsätzen berücksichtigt. Ob die so gewonnenen Zahlen aber der Wirklichkeit entsprachen, steht sehr dahin. Ferner ist es nach dem Zonentarif oft billiger, die Fahrt auf einer Zwischenstation zu unterbrechen und von dort aus eine neue Fahrkarte zu nehmen, insbesondere ist es dann, wenn die Station, wohin man reist, im Beginn einer neuen Zone liegt und man vielleicht 20 ja 40 km mehr bezahlen müsste, als man fährt, billiger nur bis zum Ende der vorhergehenden Zone eine Fahrkarte zu nehmen, und mit einer Fahrkarte des Nachbarverkehrs bezw. der ersten Zone zum Bestimmungsort weiter zu fahren. Es ist in diesem Falle zwar verboten, denselben Zug weiter zu benutzen, aber offenbar ist die Umgehung dieses Verbotes leicht und kaum zu verhindern. Jedenfalls kann man aber so verfahren, wenn man einen Zug überschlägt. Von dieser Möglichkeit wird anscheinend in nicht unerheblichem Masse Gebrauch gemacht und es werden so für eine Reise, zu welcher man früher eine Fahrkarte löste, 2 oder mehr Fahrkarten benutzt.*)

*) Dies wird auch bestätigt von dem Direktor der ungarischen Staatsbahnen Schober in der Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt, Jahrgang 1891, Heft 42. Derselbe sagt: „Die Mindereinnahme in den Zwischenzonen bei den Personenzügen erklärt sich übrigens zum Theil auch daraus, dass die I. Zone des Fernverkehrs (0—25 km) zum grossen Theile, namentlich im Wege der Deklassifikation vom Nachbarverkehr aufgesaugt wird, und dass auch längere Reisen im Wege der faktischen Fahrunterbrechung und mit Abwarten des nächsten Zuges, sowie mittelst Umkartirung, welche namentlich in Abzweigstationen bezw. bei Zugwechsel und längerem Aufenthalte nicht verhindert werden kann, auf Grund des Nachbarverkehrstarifes gemacht werden. Namentlich ist es das ärmere Publikum, welches sich dieser Unbequemlichkeit unterzieht, um nur billiger ans Ziel zu gelangen.“

Das giebt dann natürlich eine entsprechende Anzahl „statistischer Reisender“ mehr. In Ungarn wird ferner durch die Vorschrift der Unterbrechung der Reisen in Budapest und Agram und Lösung einer neuen Fahrkarte dort die Zahl der Fahrkarten bei allen Reisen über diese wichtigen und verkehrsreichen Punkte verdoppelt.

In Oesterreich andererseits ist es zulässig und von Herrn v. Czedik, dem früheren Präsidenten der österreichischen Staatsbahnen in seinem bekannten Vortrag über den Kreuzerzonentarif als ein besonderer Vorzug dieses Tarifs gerühmt, dass in den kleineren Stationen, welche zur Vereinfachung des Dienstes und Ersparniss nur mit Fahrkarten III. Klasse ausgerüstet sind, statt einer Fahrkarte II. Klasse zwei und statt einer I. Klasse 3 Fahrkarten dritter Klasse ausgegeben werden. Kommt dazu noch die Benutzung eines Schnellzuges, so können hierzu noch 1—2 Karten mehr treten, sodass unter Umständen für einen Reisenden 4—5 Karten ausgegeben werden. Auch das schafft wieder eine grosse Zahl „statistischer Reisenden“, die aber keine wirklichen Reisenden sind. Dass es sich auch bei dieser letzten Vermehrung der statistischen Reisenden um keine geringen Summen handelt, ist sehr wahrscheinlich, wenigstens weist hierauf hin die starke Vermehrung der III. Klasse. Nach dem Jahresbericht der österreichischen Staatsbahnen von 1890 hat sich die Zahl der beförderten Personen vermehrt in I. Klasse um 3,15 Prozent, in II. Klasse um 3,11 Prozent, dagegen in III. Klasse um 34,66 Prozent. Wenn, wie früher erwähnt, diese Vermehrung der Reisenden III. Klasse auch zum Theil eine Folge davon ist, dass der Kreuzerzonentarif für die III. Klasse die weitgehendsten Ermässigungen gewährt, so stecken doch wahrscheinlich hierin eine grosse Zahl Karten III. Klasse, welche für die I. und II. Klasse ausgegeben sind.

Man wird also, ohne fehlzugehen, einen nicht unerheblichen Prozentsatz an den veröffentlichten Ziffern der Verkehrsvermehrung streichen können. Im Uebrigen giebt es noch einen sichereren Weg, die Verkehrsvermehrung festzu-

stellen, nämlich nicht die Zahl der verkauften Fahrkarten, sondern die Personenkilometer der verschiedenen Jahre zu vergleichen. Dabei wird allerdings eine Vermehrung der Reisen im Nahverkehr, wie sie namentlich in Ungarn stattgefunden hat, nicht vollständig gewürdigt. Indess vom Eisenbahnstandpunkte kann nur die Vermehrung der Personenkilometer in Frage kommen. Wir werden nachher bei einer Gegenüberstellung der Verkehrsvermehrung auf den preussischen Staatsbahnen mit der auf den ungarischen und österreichischen Staatsbahnen diese allein sicheren Zahlen zu Grunde legen.

Im Uebrigen bestätigt die eingetretene Verkehrsvermehrung nur den bekannten Satz, dass Ermässigungen in der Regel Verkehrsvermehrungen bringen und zwar um so erheblichere, je erheblicher die Ermässigung ist. Dem entsprechend ist die Verkehrsvermehrung auf den ungarischen Staatsbahnen erheblicher als auf den österreichischen Staatsbahnen, bei welchen das Niveau der Tarife bereits durch die Reform von 1882 herabgesetzt und der Verkehr vermehrt war, während umgekehrt in Ungarn die Personentarife sehr hoch und der Personenverkehr, wie wir später noch sehen werden, in den letzten Jahren stark zurückgegangen war.

Bei den ungarischen Staatsbahnen ist die Verkehrsvermehrung im Einzelnen wieder da, wo die grössten Ermässigungen gewährt sind, am erheblichsten, nämlich im Nahverkehr und bei der 14. Fernzone, während die mittleren Zonen geringere Vermehrungen des Verkehrs aufweisen. Dass die Herren Perrot, Hertzka und Engel insbesondere die bei der 14. Fernzone erfolgte Verkehrsvermehrung möglichst aufbauschen und mit Vorliebe die Vermehrung in Prozenten anführen, weil der frühere Verkehr in diesen Entfernungen sehr gering war und deshalb eine hohe prozentuale Zunahme sich bei einigermassen erheblicher Vermehrung ergeben muss, ist ihr gutes Recht und leicht zu verstehen. Bei ruhiger Betrachtung wird man aber an der Vermehrung des Verkehrs in der 14, Fernzone nichts besonders Ausserordentliches finden. Denn abgesehen von dem natürlichen Anreiz, den eine so er-

hebliche Ermässigung der Fahrpreise des Fernverkehrs auf eine Vermehrung der Reisen üben musste (insbesondere wurde eine grosse Zahl von Einheimischen veranlasst, die Landeshauptstadt Budapest zu besuchen), so hat die ungarische Staatsbahn mit dieser Ermässigung des Fernverkehrs auch sehr erhebliche Verkehre, welche bisher über andere Bahnen gingen, diesen weggenommen. Direktor Schober führt in seinem schon oben erwähnten Vortrag vom Frühjahr 1891 selbst beispielsweise an, dass die ungarische Staatsbahn durch den Zonentarif den wichtigen Durchgangsverkehr nach Rumänien erobert habe und dass nunmehr der billigste Reiseweg von Berlin und was wichtiger von Wien und Oesterreich nach Rom über Fiume—Ancona führe. Derartige Fälle giebt es gewiss noch mehr, und es ist mit Sicherheit anzunehmen, dass ein grosser Theil des angeblichen Verkehrszuwachses der 14. Zone kein neuer Verkehr, sondern bereits früher vorhandener Verkehr ist, der über andere Bahnen ging. Er kann also nicht als verkehrsschaffende Wirkung des Zonentarifs in Betracht kommen und selbst finanziell werden die hieraus erfliessenden Mehreinnahmen der ungarischen Staatsbahn nur so lange verbleiben, als nicht die im Wettbewerb stehenden Bahnen den naturgemäss ihnen gehörenden und lediglich abgelenkten Verkehr durch eine entsprechende Ermässigung der Fahrpreise wieder in Besitz nehmen.

Weit interessanter und von grösserer thatsächlicher Bedeutung ist die Verkehrsvermehrung, welche im ungarischen Nachbarverkehr stattgefunden hat. Sie ist in der That sehr erheblich und zeigt von Neuem die Entwickelungsfähigkeit des Nahverkehrs, selbst in einem verhältnissmässig so schwach bevölkerten Lande wie Ungarn. Vergessen darf aber auch hierbei nicht werden, dass vorher der Nahverkehr in Ungarn durch ganz besonders hohe Fahrpreise nahezu vollständig unterbunden war.

Was sodann die finanziellen Ergebnisse der Zonentarife angeht, so sind die Mehreinnahmen des österreichischen Zonentarifs sehr gering. Sie betragen für das erste Jahr nur 1,02 Prozent, und wenn man den Pariser Verkehr mit Rücksicht

auf die Ausstellung von 1889 abrechnet. 2,98 Prozent und mit dem Ausfall durch Rückgang des Agios 3,61 Prozent. Ob demgegenüber nicht auch gewisse verkehrserhöhende Umstände zu berücksichtigen sind, z. B. Mehreinnahmen, welche durch den fast vollständigen Ausschluss der III. Klasse aus den Schnellzügen und Hinüberdrängung dieses Publikums in die II. Klasse entstanden sind, mag dahingestellt bleiben. Erheblicher sind die Mehreinnahmen aus dem ungarischen Zonentarif. Direktor Schober berechnet sie auf 5 600 000 Gulden in den ersten beiden Jahren. Indess sind alle diese Zahlenangaben etwas unklar, man weiss nicht, ob bei den Vergleichungen die Vermehrung der Bahnlänge durch Neubauten und Verstaatlichungen berücksichtigt ist u. s. w. Ein allein richtiges Urtheil hierüber kann nur dadurch ermöglicht werden, dass der Verkehr, d. h. die Anzahl der Personenkilometer und die Einnahmen auf das Betriebskilometer angegeben werden, was aber weder in den Veröffentlichungen über den österreichischen noch über den ungarischen Zonentarif geschehen ist. Ferner aber kommt es sehr auf die Vergleichszahlen an. Wenn die Ergebnisse der Jahre, mit denen die Ergebnisse der Zonentarife verglichen werden, ungünstige sind, so können natürlich die letzteren um so leichter glänzend erscheinen. Drittens aber erscheint es nöthig, mit den Ergebnissen der Zonentarife die Ergebnisse einer anderen Bahn zu vergleichen, wo keine derartigen Tarifreformen und Ermässigungen stattgefunden haben, um zu ermessen, ob und welchen Antheil der grosse wirthschaftliche Aufschwung, welcher bekanntlich in den Jahren 1889 und 1890 stattgefunden hat, an den Ergebnissen der Zonentarife gehabt hat. Erst hiernach wird ein einigermassen zutreffendes Urtheil über dieselben möglich sein.

Allen diesen Erfordernissen dürfte genügt werden, wenn man den kilometrischen Verkehr und die kilometrischen Einnahmen der ungarischen und österreichischen Staatsbahnen vergleicht mit denen der preussischen Staatsbahnen und zwar auf eine Reihe von Jahren von 1885 bis 1890. Die nach-

folgenden Vergleichszahlen sind der offiziellen Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen entnommen, also einwandfrei, da sie von den betreffenden Eisenbahnverwaltungen selbst geliefert werden. Was die Zahlen für die ungarischen Staatsbahnen angeht, so sind darin auch die im Betrieb derselben stehenden Nebenbahnen inbegriffen, was sich aus mehreren Gründen rechtfertigt, einmal weil der Zonentarif auf denselben gleichfalls eingeführt ist, zweitens weil die Mehreinnahmen derselben zur Hälfte der betriebführenden Verwaltung zufallen und weil drittens dadurch die Vergleichung mit den preussischen Staatsbahnen, welche bekanntlich eine grosse Zahl von Nebenbahnen haben, noch zutreffender wird. Zu bemerken ist ferner noch, dass die Zahlen für die preussischen Staatsbahnen nicht für das Kalenderjahr, sondern für das Etatsjahr vom 1. April bis 31. März des folgenden Jahres angegeben sind.

Betrachten wir zunächst die Einnahmen für das Personenkilometer auf den drei Staatsbahnnetzen. Diese betrugen in Pfennigen auf den

	preussischen	österreichischen Staatsbahnen	ungarischen
1885	3,26	3,61	3,88
1886	3,22	3,69	3,98
1887	3,20	3,61	4,19
1888	3,19	3,73	4,09
1889	3,09	3,89	3,32
1890	2,96	3,01	2,78

Aus diesen Zahlen ergiebt sich zunächst die regelmässige allmählige Verminderung der Einnahmen für das Personenkilometer auf den preussischen Staatsbahnen, hervorgerufen zum Theil durch kleine Tarifermässigungen, welche in den betreffenden Jahren hauptsächlich durch die Herabsetzung höherer noch bestehender Tarife früherer Privatbahnen auf die Sätze der Staatsbahnen, durch die weitere Ausdehnung der IV. Klasse u. s. w. erfolgten, zum Theil durch die Vermehrung des Verkehrs, welche sich überwiegend auf den

Verkehr in den unteren Klassen erstreckt hat. Ein ganz anderes Bild zeigen die Zahlen der beiden anderen Staatsbahnen. Hier erfolgte vom Jahre 1885 bis zur Einführung der Zonentarife, welche auf den ungarischen Staatsbahnen 1889, auf den österreichischen Staatsbahnen 1890 erfolgte, ein Anwachsen der Einnahmen für das Personenkilometer, dann eine plötzliche und starke Verminderung, die Wirkung der durch die Zonentarife eingetretenen Tarifermässigung.

Betrachten wir nun den Verkehr, d. h. die Zahl der Personenkilometer und die Einnahmen auf den drei Staatsbahnen, nachdem wir vorher die Zahl der Betriebskilometer festgestellt haben. Diese betrugen auf den

	preussischen	österreichischen Staatsbahnen	ungarischen
1885	20 631	5147	4244
1886	21 053	5212	4375
1887	21 852	5424	4678
1888	22 428	5601	5104
1889	23 077	6657	5920
1890	24 123	6845	6227

Es wurden auf das Betriebskilometer gefahren Personenkilometer

	preussische	österreichische Staatsbahnen	ungarische
1885	243 954	128 016	94 689
1886	254 026	126 476	83 774
1887	256 757	122 993	77 688
1888	265 278	122 116	70 605
1889	290 680	128 506	94 687
1890	311 761	166 690	121 828

Eingenommen wurden auf das Betriebskilometer im Durchschnitt:

	Mk.	Mk.	Mk.
1885	7961	4592	3675
1886	8174	4648	3335
1887	8221	4429	3253
1888	8453	4542	2888
1889	8966	4883	3142
1890	9238	5012	3385

Es haben zugenommen von 1885 bis 1890 auf das Betriebskilometer die Zahl der Personenkilometer:

auf den preussischen Staatsbahnen	um	27 %
„ „ österreichischen „	„	30 %
„ „ ungarischen „	„	29 %

die Einnahmen von 1885 bis 1890

auf den preussischen Staatsbahnen	um	16 %
„ „ österreichischen „	„	9 %
„ „ ungarischen „	„	—7,9 %

Das Ergebniss der Vergleichung ist ein überraschendes, wenigstens für diejenigen, welche ohne Prüfung die veröffentlichten Ergebnisse der ungarischen und österreichischen Zonentarife angestaunt haben. Die Verkehrsvermehrung von 1885 bis 1890 ist auf den 3 Staatsbahnen nahezu gleich. Während sie aber auf den preussischen Staatsbahnen eine stetige und allmählig fortschreitende war, nur in den Jahren 1889 und 1890 entsprechend dem allgemeinen wirthschaftlichen Aufschwung etwas grösser, bemerken wir auf den beiden andern Staatsbahnen von 1885 bis 1889 eine nicht unerhebliche Abnahme des kilometrischen Verkehrs, dann in 1889 und 1890 eine beträchtliche Zunahme. Diese Zunahme musste natürlich im Vergleich mit 1888 sehr hoch erscheinen, da dieses Jahr die niedrigste Zahl der Personenkilometer seit 1885 aufweist, trotzdem ist sie nicht erheblich verschieden von der auf den preussischen Staatsbahnen. Denn die Zunahme betrug von 1888 auf 1890 auf letzteren 46 183, auf den österreichischen Staatsbahnen 44 574 und auf den ungarischen Staatsbahnen 51 223 Personenkilometer.

Ganz anders stellt sich die Zunahme der Einnahmen: Dieselbe ist auf den preussischen Staatsbahnen [illegible] höher, als auf den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen. Die letzteren haben noch nicht einmal die Einnahme des Jahres 1885 im zweiten Zonentarifjahr erreicht, während freilich der Vergleich mit dem Jahre 1888 ein [illegible] Ergebniss zeigt.

Aus alledem ergiebt sich, dass die Erfolge der Zonen-

tarife in Bezug auf die Verkehrsvermehrung ausser durch die gewährte Tarifermässigung herbeigeführt wurden durch den wirthschaftlichen Aufschwung in den Jahren 1889 und 1890; dass die Vergleichung lediglich mit dem Jahr 1888, welches einen Tiefstand in einer herabgehenden Verkehrsentwicklung bildet, dazu führt, ihre Bedeutung zu überschätzen, und dass sie durchaus nicht so staunenswerth und wunderdar sind, wie vielfach behauptet, da die preussischen Staatsbahnen ohne Zonentarif und allgemeine Tarifermässigung seit 1889 nahezu dieselbe Verkehrsvermehrung gehabt haben. Was die Einnahmen angeht, so kann von einem Erfolg der Zonentarife überhaupt nicht die Rede sein. Gegen den Tiefstand von 1888 ist allerdings eine mässige Zunahme eingetreten, welche aber die der preussischen Staatsbahnen nicht übertrifft, im Vergleich mit den Ergebnissen von 1885 aber weit hinter dieser zurückbleibt.

Wenn also auch die wunderbaren Erfolge des allein seligmachenden Zonentarifs bei näherer Prüfung nicht Stand halten, so können andererseits diejenigen, welche die Einführung des ungarischen und österreichischen Zonentarifs als eine erfreuliche Reform in gemeinwirthschaftlichem Sinne begrüsst haben, mit den Erfolgen wohl zufrieden sein. Die mit der Reform verbundene erhebliche Tarifermässigung hat nicht nur den Verkehr vermehrt, sondern auch eine mässige Einnahmevermehrung gebracht und das ist Alles, was man verständigerweise erwarten und verlangen kann.

Freilich bleibt noch ein Punkt dabei zu berücksichtigen, das ist die Frage der durch die Verkehrsvermehrung entstandenen Mehrkosten. Von den Gegnern der ungarischen und österreichischen Zonentarife ist vielfach gerügt worden, dass über die durch die Verkehrsvermehrung enstandenen Mehrkosten keine eingehenden Mittheilungen gemacht worden seien, und namentlich anfangs die unglaubwürdige Behauptung aufgestellt sei, Mehrkosten seien überhaupt nicht entstanden. Ich meinerseits gehöre nicht zu den Gegnern dieser Tarife, halte dieselben vielmehr im Grossen und Ganzen

für eine sehr anerkennenswerthe Reform in gemeinwirthschaftlicher Richtung, aber auch von meinem Standpunkte aus kann ich es im Interesse der guten Sache nur bedauern, dass die betreffenden Eisenbahnverwaltungen derartige Mittheilungen nur in unzureichendem Masse gemacht haben. Wenn man eine derartige wichtige und aussergewöhnliche Reform ausführt, so ist es selbstverständlich, dass man durch eine möglichst genaue Statistik die Ergebnisse derselben festzustellen sucht und dazu gehören auch die dadurch entstehenden Mehr- und Minderausgaben. Wenn dies, wie anzunehmen, auf den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen geschehen ist, so hätte man auch die Ergebnisse hiervon ebenso rasch und ausführlich veröffentlichen sollen, wie die der Verkehrs- und Einnahmevermehrung. Auf der andern Seite ist allerdings zur Entschuldigung zu bemerken, dass die Ausscheidung dieser Mehrkosten nicht ganz leicht und einfach ist. Es ist oft schwer zu sagen, ob die Mehrkosten, die entstehen, von einer bestimmten Tarifmassregel bezw. der dadurch hervorgerufenen Verkehrsvermehrung herrühren oder nicht. Wenn es sich um Mehrbeschaffung von Personenwagen und Personenzugsmaschinen handelt, so wird man diese wohl in dem vorliegenden Falle dem Zonentarif zur Last schreiben können, obgleich die Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen bezüglich der von ihr im Jahre 1890 beschafften mehreren hundert Personenwagen behauptet, dass sie schon vorher bestellt gewesen seien und ohnedies hätten beschafft werden müssen. Anders verhält es sich aber mit Erweiterung von Stationen, Vermehrung des Personals u. s. w. Ob diese Ausgaben durch den Güter- oder Personenverkehr nöthig geworden sind, ob durch die aussergewöhnliche Verkehrsvermehrung des Zonentarifs oder auch schon durch die gewöhnliche Verkehrsvermehrung, welche die wirthschaftlich günstigen Jahre 1889 und 1890 ohnedies gebracht haben würden, ist oft schwer zu entscheiden. Auch ist zu berücksichtigen, dass sich die Mehrausgaben in der Regel erst später fühlbar machen, als die Verkehrsvermehrung und die Mehreinnahmen. Es ist dies eine Thatsache, welche

namentlich in den Zeiten wirthschaftlichen Aufschwungs und dadurch herbeigeführter Verkehrsvermehrung sich zeigt und bewirkt, dass die Eisenbahnen anfangs nicht nur grosse Roh-, sondern auch grosse Reineinnahmen haben, dann aber auch nach 1—2 Jahren die Mehrausgaben sich sehr unangenehm fühlbar machen. Es liegt dies zum Theil daran, dass die Mehrausgaben in der That erst später entstehen, indem die Erhöhung der Preise der Materialien und der Löhne meist erst im weiteren Verlauf des wirthschaftlichen Aufschwungs sich stärker entwickelt, dieEisenbahnen in der Regel auch für das erste Jahr ihre Bedürfnisse noch zu den früheren niedrigen Preisen gedeckt haben, zum Theil aber auch daran, dass die Kosten für Mehrbeschaffungen von Betriebsmaterial, Erweiterung der Stationen, Legung zweiter Geleise u. s. w. erst später zur Verrechnung gelangen, weil diese Beschaffungen und Ausführungen nicht im Handumdrehen gemacht sind, sondern oft Jahre erfordern und der Regel nach erst nach Fertigstellung verrechnet werden. In einem solchen Zeitabschnitt befinden wir uns augenblicklich wieder, und wo man hinhört, hört man von den grossen Mehrausgaben des Eisenbahnbetriebs. Es wird deshalb gar nicht zu verwundern, vielmehr sehr natürlich sein, wenn demnächst auch auf den österreichischen wie den ungarischen Staatsbahnen sich noch recht erhebliche Mehrausgaben ergeben, und wenn zugleich infolge eines eintretenden schärferen wirthschaftlichen Niedergangs sich auch die Einnahmen verringern und infolge dessen das Gesammtergebniss ein schlechtes werden sollte, so werden Viele, welche bisher die Zonentarife dieser Bahnen als ein wunderthätiges Allheilmittel gepriesen haben, die ersten sein, welche diese Reform verdammen und deren Wiederbeseitigung verlangen. Ihnen und allen denen, welche schon jetzt über die Ausgabenvermehrung bei der Eisenbahnverwaltung sich Unruhe machen, möge zum Troste dienen, dass es sich hier um eine vorübergehende Erscheinung, einen natürlichen Ausgleich der vorhergegangenen fetten Jahre handelt, deren Kosten zum Theil erst jetzt nachliquidirt werden. Diejenigen, welche schon eine

längere Erfahrung im Eisenbahnwesen haben, werden sich wohl des Rückschlags erinnern, der nach dem Aufschwung des Jahres 1872 in den nächsten Jahren in den Reinerträgen der Eisenbahnen folgte, und wesentlich durch eine aussergewöhnliche Erhöhung der Ausgaben veranlasst war*). Bekanntlich gab derselbe bei uns in Deutschland Veranlassung zu der allgemeinen Erhöhung der Tarife im Jahre 1874, nebenbei bemerkt, der verkehrtesten Massregel, welche sowohl vom allgemeinen wirthschaftlichen Standpunkte, als vom Standpunkt der Eisenbahnen getroffen werden konnte. Denn niemals haben Handel, Industrie und Landwirthschaft niedrige Tarife dringender nöthig, als in Zeiten wirthschaftlichen Niedergangs, wo die inländische Produktion gezwungen ist, den Theil, für welchen das Inland nicht mehr aufnahmefähig ist, auf den Weltmarkt zu werfen und wo sich in der Regel ein erbitterter Preiskampf entwickelt. Aber auch vom Eisenbahnstandpunkt war diese Tariferhöhung falsch, denn sie verminderte natürlich den Verkehr noch mehr, und da die Eisenbahnen in den Vorjahren eine Menge von Betriebsmaterial beschafft, die Stationen vergrössert, zweite Geleise gelegt, neue Linien gebaut hatten u. s. w., so standen nun die Wagen zu Tausenden leer, der ganze vermehrte und vergrösserte Apparat wurde nur zum Theil ausgenutzt. Und das ist das Schlimmste, was den Eisenbahnen geschehen kann, denn dieser grosse Apparat muss unbekümmert, ob er ausgenutzt wird oder nicht, verzinst und unterhalten werden. Deshalb wäre es auch vom Eisenbahnstandpunkt viel richtiger gewesen, im Jahre 1874 die Tarife herabzusetzen, als zu erhöhen, weil man dadurch den Verkehr wieder belebt hätte und es vortheilhafter ist, die einmal festgelegte Kapitalanlage zu niedrigen Preisen auszunutzen, als gar nicht.

Doch kehren wir zu unseren Zonentarifen zurück! Als

---

*) Vgl. in dem Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der preussischen Staatseisenbahnen 1890/91 Tabelle Anlage 84 Spalte 17 die Gesammtausgabe für die Jahre 1871 80 und 1887/88 bis 1890/91.

Schlussergebniss unserer Betrachtungen möchte ich hinstellen, dass es sich bei den österreichischen und ungarischen Zonentarifen um eine höchst beachtens- und anerkennenswerthe Reform im gemeinwirthschaftlichen Sinne handelt, dass die Ergebnisse dieser Reform zwar nicht so glänzend und aussergewöhnlich sind, wie dies vielfach behauptet wird, aber doch im Ganzen befriedigen können und den Beweis liefern, dass eine gemeinwirthschaftliche Reform und weitgehende Ermässigung der Personentarife ohne erhebliche, unter Umständen, wie in Ungarn wenigstens bisher, ohne jede Belastung der Staatsfinanzen möglich ist. Allerdings würde es falsch sein, auf ein gleiches Ergebniss, wie in Ungarn, in Ländern zu rechnen, wo die Personentarife schon erheblich niedriger stehen und der Personenverkehr schon weit mehr entwickelt ist. Hier wird eine derartige Reform und Tarifermässigung nicht ohne zeitweilige, mehr oder minder erhebliche Ausfälle am Reinertrag möglich sein, wie dies anscheinend auch in Oesterreich der Fall sein wird.

Reformen und Reformpläne in anderen Ländern.

1. Die belgischen Personentarifreformen von 1866 und 1871.

Die erste grössere Reform im Personenverkehr wurde von der belgischen Staatsbahn ausgeführt. Veranlasst durch die überaus günstigen wirthschaftlichen und finanziellen Erfolge, welche die Einführung von Staffeltarifen im Güterverkehr gebracht hatte, ging man im Jahre 1866 dazu über, solche Tarife auch für den Personenverkehr einzuführen. Bis dahin galten folgende Sätze in Centimes für das Personenkilometer:

	I.	II.	III. Klasse
Personenzüge	8	6	4
Schnellzüge	10	7,5	·

Durch Gesetz vom 1. Juli 1865 wurden folgende Sätze zur Einführung bestimmt:

	I.	II.	III. Klasse
1— 50 km	6	4	3
51—100 „	3	2	1,5
über 100 „	2	1,5	1

Für Schnellzüge wurde ein Zuschlag von 20 Prozent anstatt bisher 25 festgesetzt, und die III. Klasse eingefügt, welche bisher nicht geführt wurde. Indess wurde diese Reform nicht vollständig durchgeführt. Man beliess es vielmehr für die ersten 37 km bei den bisherigen Einheitssätzen, gewährte von 38—75 km eine geringere Ermässigung und erst von 75 km ab die vorbezeichneten neuen Sätze. Diese nur theilweise Durchführung der Reform lediglich für den Fernverkehr und die Belassung der bisherigen Sätze für den Nahverkehr ist wahrscheinlich verhängnissvoll für den Erfolg der Reform gewesen. Man hatte dabei übersehen, dass aus schon früher erwähnten Gründen im Personenverkehr der Nahverkehr

ganz besonders entwickelungsfähig ist, weit mehr als der Fernverkehr. Dazu kam, dass die belgischen Privatbahnen mit unwesentlichen Ausnahmen sich der Reform gegenüber ablehnend verhielten und so dieselbe auf ein Netz von 800—900 km beschränkt blieb, auch hier aber im internationalen Verkehre nicht durchgeführt wurde. Das Ergebniss einer im Jahre 1869 angestellten Untersuchung über den Erfolg der Reform war, dass im Jahr 1868 infolge der Reform 500 000 Reisende mehr gefahren, aber 600 000 Frcs. weniger eingenommen seien. Einige Mitglieder der Untersuchungskommission schätzten den Ausfall noch erheblich höher.

Infolge dessen wurde, nachdem inzwischen auch das bisherige Ministerium gestürzt und ein Ministerium der Gegenpartei an seine Stelle getreten war, der Tarif von 1866 aufgehoben und am 1. November 1871 folgender Tarif mit gleichen Einheitssätzen für das Personenkilometer eingeführt:

I.	II.	III.	Klasse
7,2	5,4	3,6	Cts.

sowie 25 Prozent Zuschlag für Schnellzüge. Zugleich führte man Rückfahrkarten, welche bisher nur ausnahmsweise bestanden hatten, in weiterem Umfange mit einer Ermässigung von 20 Prozent ein. Die Ermässigung, welche der neue Tarif gegen den von 1866 brachte, betrug im Nahverkehr bis 35 km:

bei einfachen Fahrkarten				bei Rückfahrkarten			
I.	II.	III.		I.	II.	III.	Klasse
11	13	11	Prozent	29	27	29	Prozent

während für den Fernverkehr Erhöhungen bis über 100 Prozent sich ergaben.

Diese Reform hatte bis 1874 das Ergebniss, dass der Verkehr im Ganzen um 50 Prozent stieg, und zwar ergab sich diese Verkehrsvermehrung ausschliesslich im Nahverkehr bis 45 km, darüber trat eine Verminderung des Verkehrs ein. Die Mehreinnahme betrug etwa 14 Prozent, wodurch indess die Mehrkosten nicht ganz gedeckt wurden.*)

*) Vgl. hierüber auch Picard, traité des chemins de fer Bd. IV S. 191—197.

Gegenwärtig berechnet man folgende Einheitssätze für das Personenkilometer:

	I.	II.	III. Klasse
Personenzüge	7,56	5,67	3,78 Cts.
Schnellzüge	9,45	7,0875	4,725 Cts.

Für Rückfahrkarten wird eine Ermässigung von 20 Prozent des doppelten Preises der einfachen Fahrt gewährt.

2. Grossbritannien.

Sehr interessant ist die Entwickelung des Personenverkehrs in Grossbritannien, weil sich hier seit fast 20 Jahren langsam aber sicher eine Reform vollzieht, welche für einen grossen Theil des Eisenbahnnetzes bereits zu einer Beschränkung der Klassen auf zwei geführt hat und vielleicht mit einer Beschränkung der Klassen auf eine enden wird.*)

Ursprünglich gab es in England nur I. und II. Klasse. Die Einführung der 3. Klasse ist nicht freiwillig erfolgt, sondern durch Gesetz vom 9. August 1844 erzwungen worden. Jedoch beschränkten sich die Eisenbahnen anfangs auf den ihnen vorgeschriebenen einen Zug täglich, erst seit 1872 erfolgte unter dem Vorgang der Midland-Eisenbahn die Einführung der dritten Klasse in ausgedehnterem Masse und auch bei Schnellzügen.

Vom 1. Januar 1875 ab liess sodann die Midlandbahn ihre II. Klasse eingehen und setzte die Preise für die I. Klasse auf die der II. Klasse herab. Bis dahin betrugen im Durchschnitt die Einheitssätze für die englische Meile und Person

	I.	II.	III. Klasse
	2 d	$1^1/_2$ d.	1 d
oder für das Personenkilometer	10,6 Pf.	8 Pf.	5,3 Pf.

*) Nach der Railway Press erwägt gegenwärtig die Midlandbahn, ob sie ihren Personenverkehr nicht auf eine Klasse beschränken soll, nachdem in den letzten Jahren nur noch etwa $3^1/_2$ Prozent der Reisenden die I. Klasse benutzt haben, alle übrigen die III. Klasse.

Infolge der Ermässigung der Midlandbahn gingen allmählich die Preise auch bei den andern Bahnen zurück auf

	I.	II.	III. Klasse
für die Personenmeile	$1\frac{1}{2}$ d	$1\frac{1}{4}$ d	1 d
für das Personenkilometer	8 Pf.	6,55 Pf.	5,3 Pf.

Die Midlandbahn und ihr nachfolgend die meisten übrigen Bahnen haben auch die Ausstattung der III. Klasse bedeutend verbessert, anstatt der früheren einfachen Holzbänke sind gepolsterte Sitze mit Lehnen eingeführt, die Beleuchtung ist besser geworden u. s. w. Der Erfolg war, dass die Benutzung der ersten beiden Klassen trotz der ihnen gewährten Preisherabsetzung ganz erheblich ab, die der III. Klasse dagegen um so mehr zugenommen hat, wie nachfolgende Tabelle, entnommen aus der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen 1881 S. 1316 beweist:

Jahr	Kilometer im Betriebe	Reisende für das Kilometer Bahn	Einnahme für das Kilometer	Reisende			Einnahmen vom Personenverkehr			
				I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Saisonbillets
			M.	%	%	%	%	%	%	%
1850	7 486	7 816	15 850	12,18	39,08	48,74	31,61	41,34	26,70	0,32
1860	11 649	11 711	16 750	12,31	31,53	56,16	27,63	35,89	34,09	2,99
1870	17 238	17 123	16 750	9,38	23,15	67,47	23,01	30,16	42,69	4,14
1880	20 075	26 932	20 262	5,93	10,71	83,36	15,98	15,04	62,68	6,30

Der Verkehr der III. Klasse stieg hiernach von 1850 bis 1870 von 48,74 Prozent der Reisenden und 26,70 Prozent der Einnahmen auf 67,74 Prozent der Reisenden und 42,69 Prozent der Einnahmen, von 1870—1880 aber auf 83,36 Prozent der Reisenden und 62,68 Prozent der Einnahmen. Dagegen haben der Verkehr und die Einnahme der oberen Klassen entschieden abgenommen, am meisten der der II. Klasse im letzten Jahrzehnt wegen der vollständigen Abschaffung derselben auf der Midland und anderen Bahnen. Die Gesammteinnahme für das Kilometer betrug 1850: 15 850 M., 1870:

16 750 M., 1880: 20 262 M., hat also erheblich zugenommen, dank der bedeutenden Verkehrsvermehrung, welche in den letzten zehn Jahren für das Kilometer stärker war als in den vorhergehenden 20 Jahren. Während 1870 in I. Klasse 27 Millionen, in II. Klasse 67 Millionen, und in III. Klasse 195 Millionen, zusammen 289 Millionen Personen befördert wurden, sind 1880 in I. Klasse 32 Millionen, in II. Klasse 58 Millionen, in III. Klasse 451 Millionen, zusammen 541 Millionen gefahren!

Diese Entwickelung setzte sich seit 1880 noch stärker fort, wie die nachfolgende Tabelle, entnommen dem Archiv für Eisenbahnwesen 1892 S. 139 ergiebt.

Jahr	I. Klasse			II. Klasse			III. Klasse			Zeitkarten	
	Prozentsätze (insgesammt) von		Einnahme für die engl. Meile	Prozentsätze (insgesammt) von		Einnahme für die engl. Meile	Prozentsätze (insgesammt) von		Einnahme für die engl. Meile	Prozent der Einnahme	Einnahme für die engl. Meile
	Anzahl der Personen	Einnahme	Lstr.	Anzahl der Personen	Einnahme	Lstr.	Anzahl der Personen	Einnahme	Lstr.		Lstr.
1881	6,1	15,8	209	10,4	14,2	190	83,5	63,7	846	6,3	84
1882	5,7	14,9	203	10,0	13,6	185	84,3	65,1	888	6,4	87
1883	5,3	14,3	196	9,7	12,9	178	85,0	66,2	913	6,6	91
1884	4,9	13,4	185	9,0	12,0	165	86,1	67,8	933	6,8	93
1885	4,6	12,6	169	8,8	11,5	153	86,6	68,8	918	7,1	95
1886	4,4	12,2	164	8,4	10,9	146	87,2	69,6	935	7,3	98
1887	4,3	11,8	157	8,8	10,6	143	86,9	70,0	934	7,6	101
1888	4,1	11,5	153	8,5	10,2	136	87,4	70,6	943	7,7	104
1889	3,9	11,5	160	8,1	9,7	136	88,0	70,9	992	7,9	110
1890	3,7	10,9	159	7,7	9,0	132	88,6	72,2	1 053	7,9	116

Das Beispiel der Midland wird von immer mehr Bahnen nachgeahmt, so hat seit dem 1. April 1891 die Manchester-Sheffield und Lincolnshire-Bahn die II. Wagenklasse abgeschafft, welche

mit ihrem Bahnnetz den grössten Theil des mittelenglischen Fabrikgebietes überspannt*). Wie der Vorsitzende der Gesellschaft, Sir E. Watkin, angiebt, hat die Bahn im Jahre 1871 noch 15,25 Prozent Reisende I. Klasse gefahren, 1889 dagegen nur 5,25 Prozent in derselben Zeit hat sich die Zahl der Reisenden II. Klasse von 26 Prozent auf 3,75 Prozent vermindert, die der Reisenden III. Klasse dagegen von 58,50 Prozent auf 89 Prozent vermehrt. Im Jahre 1890 wurden auf der genannten Bahn insgesammt befördert:

5 928 Reisende I. Klasse mit einer Gesammteinnahme von 213 660 M.;
128 900 Reisende II. Klasse mit einer Gesammteinnahme von 133 140 M.;
6 466 011 Reisende III. Klasse mit einer Gesammteinnahme von 4 125 000 M.

Hierzu kommen noch 180 000 M. Einnahmen aus dem Zeitkartenverkehre.

Neuerdings haben auch die Great Northern Railway, eine der bedeutendsten englischen Eisenbahnen, sowie die North British und North Eastern Eisenbahn sich entschlossen, die II. Klasse zu beseitigen, ein Vorgehen, was schon des Wettbewerbes halber voraussichtlich weitere Bahnen zu derselben Massregel veranlassen wird.

Der finanzielle Erfolg der seit 1875 erfolgten Preisherabsetzung scheint im Allgemeinen ungünstig gewesen zu sein, indem die Mehreinnahmen durch die Mehrausgaben aufgezehrt wurden. Ob bei denjenigen Bahnen, welche die II. Klasse beseitigt haben, die Betriebskosten sich verringert haben, ist nicht festzustellen, wie überhaupt die Verhältnisse des englischen Personenverkehrs durch den weitgetriebenen Wettbewerb der verschiedenen Bahnen in der Zahl der Züge

*) Vergl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1891 S. 518.

und Comfort in einer Weise beeinflusst werden, dass sichere Schlüsse nicht zu ziehen sind.*)

3. Die Niederlande.

Nach dem Tarif vom 15. Oktober 1876 bestehen auf den niederländischen Eisenbahnen 3 Klassen mit folgenden Einheitssätzen für das Personenkilometer:

	einfache	Rückfahrkarten
I. Klasse	5 Cts. (8,5 Pf.)	8 Cts. (13,6 Pf.)
II. „	4 „ (6,8 „)	6 „ (10,2 „)
III. „	2,5 „ (4,25 „)	4 „ (6,8 „)

Bei der niederländischen Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft gelten diese Sätze jedoch nur für die ersten 50 km, für weitere Entfernungen vermindern sie sich nach einer fallenden Skala wie folgt:

	Einfache			Rückfahrkarten		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Klasse			Klasse		
	Cts.	Cts.	Cts.	Cts	Cts.	Cts.
bis 50 km	5	4	2,5	8	6	4
von 51—100 km	4	3,2	2	6	4,5	3
„ 101—150 „	3,5	2,8	$1^3/_4$	5	$3^3/_4$	$2^1/_2$
„ 151—200 „	$3^1/_4$	2,6	$1^5/_8$	$4^1/_2$	$3^3/_8$	$2^1/_4$
über 201 km	3	2,4	$1^1/_2$	4	3	2

Abweichend von obigen Sätzen berechn
holländische Eisenbahngesellschaft für Rück

I. Kl.	II. Kl.	
6 Cts. (10,2 Pf.)	4,8 Cts. (8,16 Pf.)	3

Ausserdem werden noch Ermässigungen
karten, Militär, Schüler, Arbeiter und
schaften.

*) Vergl. hierüber insbesondere den
Direktor der London und North-Westernbahn
nalen Eisenbahncongress von 1889.

Für Gepäck wird berechnet:

	bei der Staatseisenbahngesellsch.	bei der holländischen Eisenbahngesellschaft
Abfertigungsgebühr für je 10 kg	4 Cts.	5 Cts.
Streckenfracht für 10 kg und 1 km	0,14 „	0,1 „

Freigepäck wird nicht gewährt.

Gegenwärtig wird nun beabsichtigt, die Personentarife auf sämmtlichen niederländischen Bahnen einheitlich zu ordnen auf Grund nachstehender von dem Minister für Waterstaat Handel und Gewerbe festgesetzten Einheitssätze für das Personenkilometer in Cents:

Entfernung	Einfache I. Klasse	Einfache II. Klasse	Einfache III. Klasse	Rückfahrkarten I. Klasse	Rückfahrkarten II. Klasse	Rückfahrkarten III. Klasse
Von 1— 50 km	4,0	3,0	2,0	6,0	4,5	3,0
„ 51—100 „	3,6	2,7	1,8	5,4	4,05	2,7
„ 101—150 „	3,2	2,4	1,6	4,8	3,6	2,4
„ 151—180 „	2,8	2,1	1,4	4,2	3,15	2,1
„ 181—210 „	2,0	1,5	1,0	3,0	2,25	1,5
„ 211—240 „	1,2	0,9	0,6	1,8	1,05	0,9
über 240 „	0,4	0,3	0,2	0,6	0,45	0,3

Es würde dies eine erhebliche Ermässigung der bisherigen Tarife bedeuten.*)

4. Frankreich.

In Frankreich waren bisher die allgemeinen Personentarife sehr hoch. Die Hauptbahnen mit Ausnahme der Staatsbahnen hatten in dieselben die konzessionsmässigen Höchstsätze eingerechnet, dazu kam noch eine Staatssteuer von 23,2 Prozent. Nur die Staatsbahnen hatten bereits im Jahre 1881 eine Ermässigung der allgemeinen Personentarife von 50 km ab nach fallender Skala bis zu 400 km eintreten

*) Vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen 1891 S. 669.

lassen. Die Einheitssätze der Staatsbahnen für das Personenkilometer betragen:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
bis 50 km	12,32 Cts.	9,24 Cts.	6,776 Cts.
von 400 km ab	10,25 „	7,70 „	5,65 „

einschliesslich der Staatsabgabe, und gewährten Ermässigungen gegen die früheren Einheitssätze von 4—17 Prozent. Gleichzeitig führten die Staatsbahnen noch Rückfahrkarten mit einer Ermässigung von 40 Prozent für alle Stationen ein. Diese Reform hatte insofern ein günstiges Ergebniss, als sich der Verkehr vermehrte gegenüber den Ergebnissen von 1879 in 1881 um 37 Prozent, in 1883 um 53 Prozent, die Roheinnahmen um 11 bezw. 21 Prozent. Die durch die Verkehrszunahme entstandenen Mehrbetriebskosten sollen unerheblich gewesen sein.

Auch die französischen Privatbahnen haben nicht unerhebliche Ermässigungen für den Personenverkehr gewährt, wie die nachstehende Abnahme der Durchschnittseinnahme für das Personenkilometer beweist.

Dieselbe betrug:

	ohne Staatsabgabe	mit Staatsabgabe
1858	5,87 Cts.	6,57 Cts.
1868	5,40 „	6,05 „
1878	5,17 „	6,37 „
1888	4,60 „	5,66 „

Diese Ermässigungen der Fahrpreise der Eisenbahngesellschaften vollzogen sich ähnlich wie in De[illegible] Wege der Ausnahmetarifirung durch Rückfa[illegible] karten, Sommerkarten, Rundreisekarten u. s. w.

Der Begründung des Gesetzentw[illegible] schaffung der Fahrkarten- und Ei[illegible] welche später weitere Mittheilungen [illegible] wir folgende Zahlen, welche die Fa[illegible] Personenverkehr nachweisen:

Im Jahre 1866 fuhren von der Gesamm[illegible] grossen Netzen beförderten Personen 42 Proz[illegible]

Fahrpreisen, 1878 bereits 47, 1884 schon 55 und 1890 sogar 63,5 Prozent; von 217 706 280 auf den Hauptbahnen gefahrenen Personen genossen 141 711 153 Ermässigungen und nur 75 995 127 bezahlten den vollen Tarif. Das Verhältniss der beiden Gruppen von Reisenden ist, wie die folgende Uebersicht zeigt bei den einzelnen Netzen ein sehr verschiedenes:

Im Jahre 1890 wurden befördert			
auf dem Netze der	zum vollen Tarif	zu ermässigten Preisen	zusammen
	Personen		
Staatsbahn	1 325 650	7 293 280	8 618 930
Nordbahn	14 539 047	18 448 750	32 987 797
Ostbahn	9 000 000	30 000 000	39 000 000
Westbahn	26 250 000	34 250 000	60 500 000
Orléansbahn	6 780 000	15 790 285	22 570 285
Mittelmeerbahn	13 458 161	27 291 018	40 749 179
Südbahn	4 642 269	8 037 820	12 680 089

Im Jahre 1889 wurden auf dem Gesammtnetz durchschnittlich für das Personenkilometer in I. Klasse nur 6,8 Cts. statt konzessionsmässig 10 Cts., in II. Klasse 4,7 statt 7,5 Cts. und in III. Klasse 3,9 statt 5,5 Cts. erhoben, sodass die Ermässigung in den drei Klassen 32, 37, 33 und 30 Prozent beträgt. Als Durchschnitt aller Klassen ergab sich 1885 noch ein kilometrischer Satz von 5,91 Cts., 1889 nur noch von 4,5 Cts.; der Durchschnitt ist also in diesem kurzen Zeitraum um 1,41 Cts. oder 23,85 Prozent gefallen.

Mit dem 1. April 1892 tritt nun auf den französischen Hauptbahnen eine wesentliche Ermässigung der Fahrpreise dadurch ein, dass die Staatssteuer von 23,2 auf 12 Prozent herabgesetzt wird und gleichzeitig die Eisenbahnen ihre Einheitssätze gemäss dem Artikel 14 der Verträge von 1883 entsprechend ermässigen*). Das Ergebniss dieser Reform ist folgendes:

*) Ueber das Nähere vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1892 S. 25 ff.

Einfache Fahrkarten.	Für das Kilometer sind zu entrichten in		
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	Centimes		
Gegenwärtig:			
als Fahrpreis	10,00	7,5	5,5
an Staatsabgabe	2,32	1.74	1,276
im Ganzen	12.32	9,24	6,776
Künftig:			
als Fahrpreis	10,00	6,75	4,4
an Staatsabgabe	1,2	0,81	0,528
im Ganzen	11,2	7,56	4,928
Rückfahrkarten.			
Gegenwärtig:			
als Fahrpreis	7,5	5,625	4,125
als Staatsabgabe	1,74	1,305	0,937
im Ganzen	9,24	6,93	5,062
Künftig:			
als Fahrpreis	7,5	5,4	3,52
an Staatsabgabe	0,9	0,648	0,423
im Ganzen	8,4	6,048	3,943

Die Ermässigung beträgt im Ganzen bei den einfachen Fahrkarten in I. Klasse 9 Prozent, welche lediglich der Staat opfert, in II. Klasse 18 Prozent, wovon 10 auf den Staat, 8 auf die Eisenbahnverwaltungen fallen, in III. Klasse 27 Prozent, wovon 11 auf den Staat, 16 auf die Eisenbahnen fallen. Bei den Rückfahrkarten beträgt die Ermässigung in I. Klasse 9 Prozent auf Staatskosten, II. Klasse 12 Prozent, davon 9 auf Staatskosten, 3 auf Kosten der Eisenbahnverwaltungen, in III. Klasse 82 Prozent, davon 10 auf Staats- und 12 auf Eisenbahnkosten. Die Hauptermässigung fällt also auf die III. Klasse, während die I. Klasse entsprechend den Vereinbarungen von 1883 eine Ermässigung seitens der Eisenbahnen nicht erfährt. Dasselbe gilt bezüglich der Zeitkarten, Sommerkarten, Militärkarten und sonstigen ermässigten Karten, welche lediglich die oben angegebene Er-

mässigung der Staatsabgabe erhalten. ebenso wie bezüglich der sämmtlichen Fahrpreise der Lokalbahnen, mit welchen keine Vereinbarungen abgeschlossen waren, und welche man wegen ihrer im allgemeinen ungünstigen finanziellen Lage auch nicht versucht hat zu Ermässigungen heranzuziehen.

Die Ermässigungen der Hauptbahnen betragen für die einfachen Fahrkarten 23 Millionen Frcs., für die Rückfahrkarten 10 Millionen Frcs., die des Staats für die einfachen Fahrkarten 22 840 000 Frcs., für die Rückfahrkarten 13 Millionen und für die sonstigen ermässigten Fahrkarten 4 Millionen Frcs. Im Ganzen ergiebt sich auf das bisherige Erträgniss der einfachen Fahrkarten eine Ermässigung von 21 Prozent, auf das der Rückfahrkarten eine Ermässigung von 17 Prozent.

Beim Gepäck wird lediglich die Staatsabgabe auf 12 Prozent ermässigt, was einen Ausfall von 1 009 607 Frcs. für den Staat ergiebt.

Im Vergleich mit den Einheitssätzen der preussischen Staatsbahnen stellen sich die neuen französischen Einheitssätze folgendermassen, wobei der leichteren Vergleichung halber die preussischen Sätze in französische Währung umgerechnet sind:

Einfache Fahrkarten.

	I. Klasse		II. Klasse		III. Klasse		IV. Klasse	
	fr.	pr.	fr.	pr.	fr.	pr.	fr.	pr.
Personenzüge.	11,2	10	7,56	7,5	4,928	5	—	2,5
ohne Staatsabgabe . .	10	—	6,75	—	4,4	—	—	—
Schnellzüge	11,2	11,25	7,56	8,337	4,928	5,837	—	—

Rückfahrkarten.

	I. fr.	I. pr.	II. fr.	II. pr.	III. fr.	III. pr.	IV. fr.	IV. pr.
	8,4	7,5	6,048	5,625	3,943	3,75	—	—
ohne Staatsabgabe. . .	7,5	—	5,4	—	3,52	—	—	—

Hiernach stellen sich [illegible] einfachen Fahrkarten die preussischen Einheitssätze [illegible]nzügen billig[illegible] in Schnellzügen theurer, b[illegible] preussischen Einheitssätze [illegible]

berücksichtigen, dass in den französischen Fahrpreisen auch die Staatsabgabe von 12 Prozent enthalten ist, die Fahrpreise der französischen Eisenbahnen ohne dieselbe stellen sich fast durchgängig niedriger, als die der preussischen Staatsbahnen.

Die Gepäckfracht wird ermässigt in Folge der Reform bei den französischen Hauptbahnen bei einem Gewicht bis zu 40 kg von 55 Cts. auf 50 Cts., über 40 kg von 44,352 Cts. auf 40,32 Cts. für das Tonnenkilometer: bei den preussischen Staatsbahnen beträgt sie für das Tonnenkilometer 62,5 Cts.; an Freigewicht wird gewährt bei ersteren 30 kg, bei letzteren 25 kg. Auch beim Gepäck stellen sich die Sätze der französischen Bahnen billiger, wozu noch das höhere Freigewicht tritt.

Mit dieser Ermässigung der Personentarife verbindet man aber ferner eine Ermässigung der Tarife für die Eilgüter- und Viehbeförderung, wo der Staat die ganze Steuer von 23,2 Prozent fallen lässt und die Eisenbahnen gleichfalls erhebliche Ermässigungen gewähren.

Im Ganzen stehen dem Gesammtausfall des Staates in Folge Aufhebung oder Ermässigung der Staatsabgaben auf den Personen- und Eilverkehr im Betrage von 53 Millionen Frcs. gegenüber 42 Millionen Frcs. von den Eisenbahnen gewährte Tarifermässigungen, sodass sich der Vortheil für den Verkehr, nach den Verkehrsergebnissen von 1890 berechnet, auf 95 Millionen Francs beläuft.

Ein Theil der berechneten Ausfälle wird wohl durch den Verkehrszuwachs ausgeglichen werden, welcher in Folge der sehr erheblichen Tarifermässigungen zu erwarten ist. Immerhin ist das entschlossene Vorgehen der französischen Regierung in diesen Verkehrserleichterungen hoch anzuerkennen und giebt einen Beweis für die günstige Lage der französischen Staatsfinanzen. Denn diese wird fast der ganze Ausfall treffen, auch der grösste Theil derjenigen Ausfälle, welche für die Eisenbahnverwaltungen entstehen.

Abgesehen von dem Staatsbahnnetz, dessen Ausfälle den Staat unmittelbar treffen, nehmen mit Ausnahme der Nordbahn alle Eisenbahngesellschaften auf Grund der Verträge

von 1883 noch die Garantie des französischen Staates in Anspruch, welcher 1890 in Folge dessen Zuschüsse im Betrage von 49 Millionen Frcs. gezahlt hat. Da die auf die Nordbahn fallenden Ermässigungen nur 5 Millionen Frcs. betragen, so kann sich der Gesammtausfall der Staatseinnahmen an den Abgaben und den Mehrausgaben aus der Garantie in Folge der Reform bis auf 90 Millionen Frcs. jährlich belaufen.

Aus der Begründung der Reform, welche der Entwurf zum Staatshaushalt enthält, ist folgende Stelle bemerkenswerth: „Diese Reform mit der Umgestaltung unserer Zolltarife zusammen fallen zu lassen, heisst in der glücklichsten Weise dasjenige verbessern, was diese Umgestaltung an Nachtheilen auf gewissen Punkten mit sich bringen kann; es heisst die Thätigkeit unseres nationalen Marktes anregen, unsere inneren Verkehrsbeziehungen erleichtern, unseren Erzeugnissen die weitesten Absatzmärkte eröffnen, ohne dass sie nöthig haben, aus unseren Grenzen herauszugehen. Es ist nicht zweifelhaft, dass die Entwicklung des Personenverkehrs einen entsprechenden Fortschritt in dem wirthschaftlichen Leben unseres Landes herbeiführen wird. Ein ganz ungeheurer Austausch und Bewegung muss sich hieraus ergeben und deren Einfluss sich ausdehnen von den materiellen Erzeugnissen selbst zu den geistigen und sittlichen. Zu niedrigen Preisen den Verkehr bedienen, das heisst an der Zivilisation mitarbeiten“.

Anlage A.

Ungarischer Zonentarif vom 1. August 1889.

Einleitung.

Für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sind die betreffenden Bestimmungen des Betriebsreglements gültig.

In jenen Fällen, in welchen die Gebührenberechnung auf Grund von kilometrischen Entfernungen zu geschehen hat, sind die in den Kilometerzeigern enthaltenen kilometrischen Entfernungen massgebend.

In sämmtlichen in diesem Tarife festgesetzten Fahr-, resp. Transportgebühren ist die Steuer- und staatliche Stempelgebühr bereits eingerechnet.

Transportsteuer wird nicht gerechnet:

1. für die Fahr- und Frachtgebühren des königl. Hofes und
2. für sämmtliche Nebengebühren.

Anmerkung.

Rücksichtlich des Orient-Expresszuges wird eine spezielle Verfügung kundgemacht werden.

A. Personen.

Fahrpreise.

Verkehr	Zone	Fahrpreise für eine Person für					
		Personen-, Omnibus- und gemischte			Eil-		
		Züge					
		I.	II.	III.	I.	II.	III.
		in Gulden inkl. Steuer- und Stempelgebühr					
a) Nachbar-Verkehr	1.	30	0.15	0.10	—	—	—
	2.	40	0.22	0.15	—	—	—
b) Fernverkehr	I.	0.50	0.40	0.25	0,60	0,50	0,30
	II.	1.00	0.80	0,50	1.20	1,00	0.60
	III.	1.50	1.20	0,75	1,80	1,50	0,90
	IV.	2.00	1,60	1,00	2,40	2,00	1,20
	V.	2,50	2,00	1,25	3,00	2,50	1,50
	VI.	3,00	2,40	1,50	3,60	3,00	1,80
	VII.	3,50	2,80	1.75	4,20	3,50	2,10
	VIII.	4,00	3,20	2.00	4,80	4,00	2,40
	IX.	4.50	3,60	2,25	5,40	4,50	2,70
	X.	5,00	4.00	2,50	6,00	5,00	3,00
	XI.	5,50	4.40	2,75	6,60	5,50	3,30
	XII.	6,00	4,80	3,00	7,20	6,00	3,60
	XIII.	7,00	5,30	3,50	8,40	6,50	4,20
	XIV.	8,00	5,80	4,00	9,60	7,00	4,80

Allgemeine Bestimmungen.

Die Fahrpreise werden nach vorstehender Tabelle in zwei Gruppen eingetheilt, und zwar:

a) für den Nachbarverkehr,

b) für den Fernverkehr.

Im Nachbarverkehr, welcher zwei Zonen enthält, werden nur für Personen, Omnibus- und gemischte Züge gültige, ermässigte Fahrkarten ausgegeben. Wenn in diesem Verkehre ein Reisender den Eilzug in Anspruch zu nehmen wünscht, so hat derselbe die der I. Zone des Fernverkehres entsprechenden Fahrpreise zu zahlen.

In den Fernverkehr, welcher 12 Zonen enthält, fallen alle jene Relationen, welche über die Grenzen des Nachbarverkehres hinaus gelegen sind.

Die stationsweise Eintheilung für den Nachbar- und Fernverkehr ist aus den unten folgenden Tabellen zu entnehmen.

In diesen Tabellen sind jedoch rücksichtlich des Fernverkehres nur die in die I.—XIII. Zone fallenden Relationen enthalten, und fallen alle jene Relationen, welche in den vorerwähnten Tabellen nicht enthalten sind — insoferne die Reise nicht über Budapest oder Kelenföld führt — in die XIV. Zone des Fernverkehres.

Die in den Fernverkehr fallenden Relationen werden nämlich stets nur bis resp. von Budapest berechnet, so dass bei Reisen nach über Budapest resp. Kelenföld gelegenen Stationen einerseits die bis Budapest, andererseits die über Budapest gelegenen Linien als separate Linien betrachtet werden und demzufolge daher von der Abfahrtstation nach Budapest und von dort zur Bestimmungsstation separate Fahrkarten gelöst werden müssen. — Für die Berechnung der den einzelnen Zonen entsprechenden Fahrpreise dient die auf der vorderen Seite enthaltene Tabelle.

Jene Haltestellen, welche für die Ausgabe von Fahrkarten nicht eingerichtet sind, sind in den Stationstabellen nicht aufgenommen, und sind dieselben in einer eigenen Tabelle zusammengestellt.

Bei Reisen von und nach einer solchen Haltestelle ist die Fahrgebühr stets von jener in der Richtung der Fahrt von der über der Haltestelle gelegenen nächsten Station resp. bis zu jener der Bestimmungs - Haltestelle vorgelegenen Station zu zahlen, welche in der vorerwähnten Tabelle bei der betreffenden Haltestelle angeführt ist.

Im Verkehre zwischen zwei Stationen gelegenen Haltestellen, sowie von einer Haltestelle nach der nächsten Station oder vice versa ist stets der der ersten Zone des Nachbarverkehres entsprechende Fahrpreis zu zahlen.

Kinder unter zwei Jahren, wenn sie auf dem Schosse gehalten werden, sind frei; wenn jedoch für dieselben ein eigener Sitzplatz beansprucht wird, so ist für dieselben die für Kinder von 2—10 Jahren festgesetzte und weiter unten angegebene Fahrgebühr zu zahlen.

Falls mit einer erwachsenen Person mehr als zwei Kinder unter 2 Jahren fahren, so sind unter Anwendung der vorerwähnten Bestimmung nur zwei Kinder frei, für die übrigen sind gleichfalls die für Kinder von 2—10 Jahren nachfolgend angegebenen Fahrpreise zu zahlen.

Für Kinder im Alter von 2—10 Jahren kommen nachfolgende Bestimmungen zur Anwendung:

Zwei Kinder können mit einer der zu benutzenden Zuggattung und Wagenklasse entsprechenden Fahrkarte fahren, ein

Kind kann in der I. Klasse mit einer der Zugsgattung entsprechenden ganzen Fahrkarte der II., in der II. Klasse mit einer Fahrkarte der III. und in der III. Klasse mit einer halben Fahrkarte der III. Klasse fahren.

Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des bei der Revision anwesenden obersten Eisenbahnbeamten.

Der Uebertritt aus einer niederen in eine höhere Wagenklasse ist gegen Aufzahlung der entfallenden Gebührendifferenz insoweit zulässig, als Plätze in den höheren Klassen vorhanden sind.

Eine Rückzahlung berichtigter Fahrgebühren findet nur in folgenden Fällen statt:

a) wenn einem Reisenden der seiner Fahrkarte entsprechende Platz nicht angewiesen werden kann, und derselbe eine niedrigere Klasse nicht benutzen will; falls jedoch der Reisende aus dem Grunde, weil in der höheren Klasse kein Platz war, eine niedrigere Wagenklasse benutzt, so hat derselbe nur auf Rückerstattung der entfallenden Gebührendifferenz Anspruch;

b) wenn Personen wegen sichtlicher Krankheit, oder aus anderen Gründen von der Mit- oder Weiterreise ausgeschlossen werden; in diesem Falle findet jedoch nur für die bereits bezahlte, und noch nicht durchfahrene Strecke eine Rückzahlung der Fahrgebühren, sowie der Gepäckgebühr statt; (Siehe §. 13 des Betr.-Rglt.)

c) wenn der Zug, für welchen eine Fahrkarte gelöst wurde, unterbleibt oder dessen Fahrt unterbrochen wird. Auch hier greift eine Gebührenrückzahlung nur für die nicht durchfahrene Strecke Platz.

Falls ein Reisender, dessen Billet bereits abgestempelt, die Abfahrtszeit versäumt hat, demnach vom Zuge zurückbleibt, so kann derselbe weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung Anspruch erheben; er hat jedoch das Recht, mit der gelösten und bereits abgestempelten Fahrkarte mit einem an demselben oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge weiter zu reisen, vorausgesetzt, dass er seine Karte ohne Verzug dem Stationsvorstande vorgelegt und mit einem Vermerk über die verlängerte Gültigkeit versehen hat lassen.

Wenn ein Reisender dem Kondukteur gleich beim Einsteigen in den Personenwagen unaufgefordert anzeigt, dass er wegen Verspätung keine Fahrkarte mehr habe lösen können, so hat derselbe einen, inklusive der Transportsteuer und Stempelgebühr um 60 kr. erhöhten Fahrpreis zu bezahlen.

Ein gleichfalls um 60 kr. erhöhter Fahrpreis ist auch dann zu zahlen, wenn der Reisende weiter fährt, als bis wohin seine Fahrkarte lautet. In diesem Falle ist der Reisende jedoch verpflichtet, diese seine Absicht vor Erreichung der seiner Fahrkarte entsprechenden Endstation dem Kondukteur zu melden, weil er entgegengesetzten Falles rücksichtlich der über die Bestimmungsstation seiner Fahrkarte gemachten Reise wie ein Reisender ohne Fahrkarte betrachtet würde, und demnach gegen ihn auch die nachfolgenden Bestimmungen in Anwendung gebracht würden.

Jener Reisende, welcher ohne Fahrkarte oder mit einer ungültigen Fahrkarte betroffen wird, hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke, und wenn die Station, wo er eingestiegen ist, nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen werden kann, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber inklusive der Transportsteuer und Stempelgebühr den Betrag von 3 fl. 60 kr. zu entrichten.

Jener Reisende, welcher in einer höheren Wagenklasse getroffen wird, als für welche sein Billet lautet, hat die doppelte Differenz zwischen den betreffenden zwei Wagenklassen für die ganze von ihm in der höheren Klasse zurückgelegte Strecke zu zahlen; wenn jedoch nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen werden kann, von welcher Station ab die höhere Wagenklasse benutzt worden ist, so ist die doppelte Differenz von der aus der Fahrkarte zu entnehmenden Abfahrtsstation, beziehungsweise — wenn das Billet auf einer Anschlussbahn oder Anschlusslinie gelöst wurde — die von der Uebergangsstation entfallende doppelte Differenzgebühr zu zahlen, mindestens aber, inklusive der Transportsteuer und Stempelgebühr, der Betrag von 3 fl. 60 kr.

Salon- und separate Personenwagen.

Die Reisenden können auf Verlangen besondere Personenwagen erhalten, wenn sie dieselben wenigstens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, oder in den Zwischenstationen gegen Bezahlung der Gebühr, 24 Stunden vorher bestellen.

Bei Bestellung von ganzen Wagen werden die ausgefolgten Fahrkarten mit dem Stempel „Coupé“ versehen und müssen dieselben auf Verlangen der Kontrolorgane zusammen vorgewiesen werden, widrigenfalls auch anderen Reisenden in diesen Wagen Plätze angewiesen werden können.

Für die Benutzung von gewöhnlichen separaten Personenwagen sind so viele der Zugsgattung entsprechende Fahrkarten I. Klasse zu lösen, als Sitzplätze in dem zur Verfügung gestellten Wagen vorhanden sind.

In den separaten Personenwagen dürfen nicht mehr Personen einsteigen, als Sitzplätze vorhanden sind, es sei denn, dass für

jede diese Anzahl übersteigende Person eine separate Fahrkarte I. Klasse zugelöst werde.

Salonwagen werden nur über spezielle Bewilligung der Direktion zur Verfügung gestellt.

Die für die Benutzung der Salonwagen zu entrichtenden Fahrgebühren werden für jeden einzelnen derartigen Wagen derart festgestellt, dass je nach Massgabe und der inneren Einrichtung des Wagens mindestens 6—10 Stück der Zugsgattung entsprechende Fahrkarten I. Klasse zu lösen sind.

Falls in einem Salonwagen mehr Personen Platz nehmen, als im Sinne der vorhergehenden Bestimmung Fahrkarten gelöst wurden, so sind ausser den gelösten Karten noch so viele der Zugsgattung entsprechende Fahrkarten I. Klasse zu lösen, als die Anzahl der eingestiegenen Reisenden die Anzahl der bereits gelösten Billets übersteigt.

Benutzung einzelner Wagenabtheilungen.

Für die Benutzung einer ganzen Wagenabtheilung I. oder II. Klasse sind so viele der Zugsgattung entsprechende Fahrkarten zu lösen, als in der verlangten Abtheilung Sitzplätze vorhanden sind.

Einzelne Wagenabtheilungen müssen in den Ausgangsstationen wenigstens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, in den Zwischenstationen jedoch gegen Bezahlung der Fahrgebühr 24 Stunden früher bestellt werden.

Dasselbe gilt für einzelne Abtheilungen von Bettwagen oder einzelne Schlafstellen, insoferne solche überhaupt zur Disposition gestellt werden können.

In separaten Wagenabtheilungen dürfen nicht mehr Personen reisen, als in denselben Sitzplätze vorhanden sind.

Krankenwagen.

Solche Personen, welche durch Krankheit oder aus anderen Gründen in gewöhnlichen Personenwagen nicht reisen können, werden auf Verlangen gegen Lösung von 6 Fahrkarten I. Klasse mit ihrem Bette, und einem Begleiter in gedeckten Güterwagen befördert.

Für jedem in demselben Wagen reisenden Begleiter ist je eine Fahrkarte III. Klasse zu lösen.

Die während des Transportes zur Bequemlichkeit des Kranken dienenden, sowie der unentbehrlich nöthigen Gegenstände, für welche jedoch die Partei selbst zu sorgen hat, können in dem Wagen gebührenfrei untergebracht werden. Für das übrige Gepäck ist jedoch die tarifmässige Gepäckgebühr zu zahlen.

Krankenwagen sind mindestens 24 Stunden vor Abgang des zu benutzenden Zuges zu bestellen und ist für dieselben ein An-

geld von 5 Gulden zu erlegen. Dieses Angeld wird in die vor der Abfahrt zu zahlenden Fahrgebühren eingerechnet.

Falls der bestellte Wagen in der vorgeschriebenen Zeit nicht in Anspruch genommen wird, so verfällt das erlegte Angeld.

Mit Courier- und Schnellzügen werden Krankenwagen nicht befördert.

Separat-Personenzüge.

Ausser den regelmässigen Personenzügen werden auf Verlangen auch Separat-Personenzüge eingeleitet, wenn dieselben in den Hauptstationen wenigstens sechs Stunden, in den Zwischenstationen jedoch wenigstens einen Tag früher bestellt werden.

Die Bestellung wird nur dann angenommen, wenn es die Verkehrsverhältnisse zulassen.

Für einen Separat-Personenzug sind nachfolgende Gebühren zu zahlen:

1.	2.	3.	4.
Für die Lokomotive	Für jeden Salon- und Personen-Wagen, welcher auf Verlangen zum Separatzug beigestellt wurde, für jede Achse und	Für jeden anderen Wagen, welcher entweder infolge Bestellung oder aus bahnpolizeilichen Gründen zu dem Separatzuge beigestellt wird für jede Achse und	Wartegebühr über die bestimmte Abfahrtszeit
für jeden Kilometer			für jede angefangene halbe Stunde
in Kreuzer, incl. Steuer- und Stempelgebühr			in Gulden
70	24	12	42.00

Die geringste Gebühr ist jedoch für den Kilometer — inkl. Steuer- und Stempelgebühr — 2 fl. 40 kr., im Ganzen jedoch mindesten 53 fl.

Die Fahrgebühr für den Separat-Personenzug ist bei der Bestellung zu zahlen.

Auf ausdrücklichen Wunsch des Bestellers können besondere, den königl. ungarischen Staatsbahnen nicht angehörige Wagen mit Genehmigung der Direktion zum Zuge beigestellt werden. Für diese Wagen sind ausser der dem Eigenthümer des betreffenden Wagens zu zahlenden Wagenmiethe an Transportkosten rück-

sichtlich solcher Strecken, welche der Separatzug nicht befährt, noch 3.5 kr. per Achse und Kilometer zu entrichten.

Für den Rücktransport der leeren Wagen ist keine Gebühr zu zahlen.

Auf solchen Bahnstrecken, auf welchen Züge während der Nacht regelmässig nicht verkehren, und dort daher eine Bewachung der Bahn während der Nacht nicht organisirt ist, ist für die Bewachung der Bahn während der Nacht 1 Gulden per Kilometer besonders zu entrichten.

Wenn für die mit einem Separat-Personenzuge beförderte Anzahl von Personen, Thieren und sonstigen Gegenständen nach dem allgemeinen Tarife eine höhere Gebühr entfällt, als nach dem Tarife für Separat-Personenzüge, so ist für einen solchen Separatzug die laut den in dem allgemeinen Tarife festgesetzten Gebühren sich ergebende höhere Gebühr zu zahlen.

Die festgesetzte Abfahrtszeit muss genau eingehalten werden, widrigenfalls die sub 4 angeführte Wartegebühr noch vor Abgang des Separatzuges zu entrichten ist.

Der Separatzug wird über die festgesetzte Abfahrtszeit nicht länger bereit gehalten, als bis das Wartegeld die Höhe der erlegten Gebühr erreicht hat, ausgenommen es würde die letztere Gebühr neuerlich entrichtet.

Falls der bestellte Separatzug nicht in Anspruch genommen wurde, werden die entrichteten Gebühren nach Abzug der der Bahnanstalt erwachsenen Kosten, sowie der etwa entfallenden Wartegebühr, zurückerstattet.

Fahrbegünstigungen.

1. Gebührenfreie Fahrt geniessen:

a) nach Ungarn zuständige Findlinge, welche das 11. Jahr noch nicht überschritten haben, sowie deren Begleiter, bei dem Transporte von dem Findelhause nach ihrer Heimath, und zwar letztere — auf Grund einer von jener Behörde ausgefertigten Legitimation, welche die Beförderung nach der Heimath anordnete — auch dann, wenn sie behufs Uebernahme der Findlinge reisen;

b) mit Zwangspass versehene, jedoch ohne Begleitung reisende Schüblinge, ferner auf Grund behördlicher Legitimationen Schüblinge und deren Begleiter, letztere auch bei der Rückreise, sowie, falls sie wegen Uebernahme von Schüblingen an deren Aufenthaltsort reisen;

2. mit Personen-, Omnibus- und gemischten Zügen können mit halben Fahrkarten III. Klasse reisen:

a) Civilarrestanten, Sträflinge, sowie militärpflichtige Flüchtlinge, welche unter Begleitung nach dem Stellungsorte befördert werden, desgleichen über behördlichen Auftrag zur Superrevision

reisende Militärpflichtige, ferner die arbeitsuntauglichen und erwerbsunfähigen männlichen Anverwandten und deren Begleiter von solchen Militärpflichtigen, welche die Befreiung vom Militärdienst angesucht haben, behufs Konstatirung deren Arbeitsuntauglichkeit und Erwerbsunfähigkeit, und die Begleiter von Militärpflichtigen, letztere auch für die Rückreise auf Grund von der betreffenden Behörde ausgefertigter Legitimationen, eventuell Marschrouten; Schüblinge, Sträflinge, Civilgefangene und militärpflichtige Flüchtlinge sind, insofern es dies die Verhältnisse der beim Zuge vorhandenen Wagenabtheilungen gestatten, von den übrigen Reisenden abzusondern;

b) Geisteskranke auf Grund behördlicher Legitimationen, mit welchen deren Krankheit und Mittellosigkeit bestätigt wird, sowie deren Begleiter; letztere auch dann, wenn sie den Kranken abholen, oder nach dessen Uebergabe nach Hause fahren; eine separate Wagenabtheilung wird nur dann bewilligt, wenn die betreffende Behörde bestätigt, dass die Krankheit eine derartige ist, welche die Beförderung des Kranken in einer abgesonderten Wagenabtheilung bedingt;

c) Feldarbeiter, wenn sie wenigstens in Gruppen von 10 Personen auf einmal fahren und sich mit einem von ihrer Ortsbehörde ausgefertigten Zeugniss als Feldarbeiter legitimiren, sowie andere Arbeiter, wenn sie wenigstens in Gruppen von 80 Mann nach ein und derselben Station reisen;

3) mit einer Fahrkarte der niederen in der höheren Klasse, beziehungsweise in der III. Klasse mit einer halben Fahrkarte III. Klasse, jedoch nur mit den Personen-. Omnibus- und gemischten Zügen können reisen:

Landesthierärzte, sowie das Personal der Staatsforstämter und Kontumazanstalten, wenn sie in Uniform reisen, ferner Sicherheitsorgane, wenn sie im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnverkehres reisen und dies durch eine von dem betreffenden Amtsvorstande ausgefertigte Legitimation bestätigt wird.

Fahrkartenhefte im Verkehre zwischen Budapest und den nahe gelegenen Stationen.

Im Verkehre zwischen Budapest und den in der unten angeführten Tabelle benannten Stationen sind nachfolgende Fahrpreise zu zahlen:

[illegible]	Fahrpreis in Gulden I.	II.	III.	Nach	Fahrpreis in Gulden I.	II.	III.
					Klasse		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Isaszeg	0.50	0.40	0.25
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Kelenföld	0.40	0.22	0.15
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Kőbánya	0.30	0.15	0.10
[illegible]	1.00	0.80	0.50	Lacziház	1.00	0.80	0.50
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Ma[illegible]ó	0.40	0.22	0.15
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Mende	0.50	0.40	0.25
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Nagykáta	1.00	0.80	0.50
[illegible]	1.00	0.80	0.50	Pécz	0.40	0.22	0.15
[illegible]	0.50	0.40	0.25	Rákos	0.40	0.22	0.15
[illegible]	1.00	0.80	0.50	Rák.-Csaba	0.40	0.22	0.15
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Rák.-Keresztur	0.40	0.22	0.15
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Soroksár	0.50	0.40	0.25
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Sz[illegible]-Sár	0.50	0.40	0.25
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Szecsi	1.00	0.80	0.50
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Taksony	0.50	0.40	0.25
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Török-Bálint	0.40	0.22	0.15

[illegible] Stationen werden Hefte enthaltend [illegible] Preisen ausgegeben:

[illegible]	Fahrpreis in Gulden für ein aus 30 Stück Fahrkarten bestehendes Heft I.	II.	III.	60 Stück Fahrkarten bestehendes Heft I.	II.	III.
	Klasse					
[illegible]	[illegible]	4.30	2.80	16.20	5.10	5.40
[illegible]	[illegible]	6.30	4.30	21.60	11.90	8.10
[illegible]	13.40	10.80	6.70	25.00	18.00	12.00
[illegible]	14.20	11.40	7.10	27.00	21.60	13.50
[illegible]	[illegible]	[illegible]	13.50	48.00	36.00	24.00
[illegible]	[illegible]	[illegible]	14.20	54.00	43.20	27.00

Die Fahrkartenhefte sind mit Ausnahme der Eil- und Expresszüge zu allen regelmässigen Personenzügen gültig und dürfen bei Antritt der Reise wegen Abstempelung bei der Personenkassa nicht vorgezeigt werden.

Die Hefte lauten nicht auf Namen und kann der Besitzer eines Heftes auch Reisegefährten mit sich nehmen.

Für jede einzelne Reise werden von dem Kondukteur aus dem Hefte so viele Karten herausgenommen, als mit dem Hefte reisen.

Aus dem Hefte bereits früher entnommene Karten sind ungültig.

Die Hefte, sowie die aus denselben entnommenen Fahrkarten sind auf Verlangen unterwegs den Kontrolorganen vorzuzeigen, und ist die Fahrkarte auf der Endstation den mit der Kartenabgabe betrauten Organen zu übergeben.

Zwei Kinder im Alter von 2—10 Jahren können mit einer Fahrkarte reisen.

Fahrkartenhefte sind auf jeder der vorerwähnten Stationen, sowie im Fahrkarten-Stadtbüreau (Maria Valeriagasse· Hôtel Hungaria) erhältlich, beziehungsweise können dort bestellt werden.

Ausserdem werden in der Zeit vom 1. Mai bis Oktober jeden Sonn- und Feiertag von Budapest Personenbahnhof nach Tatatóváros einen Tag gültige Tour- und Retourkarten II. und III. Klasse ausgegeben und zwar zum Preise von 2 fl. 40 kr. für die II. Klasse und 1 fl. 60 kr. für die III. Klasse.

Die Tour- und Retourkarten sind mit Ausnahme der Eil- und Courierzüge für alle regelmässigen Personenzüge gültig.

Kinder im Alter von 2–10 Jahren geniessen nachfolgende Begünstigung: zwei Kinder können mit einer ganzen Fahrkarte fahren; ein Kind in der II. Klasse kann mit einem ganzen Billet der III. Klasse, in der III. Klasse dagegen zusammen mit einem Erwachsenen mit einer ganzen Fahrkarte der II. Klasse reisen.

B. Reisegepäck.

Transportgebühren.

	Transportgebühr pro Stück in Gulden incl. der staatlichen Steuer- und Manipulationsgebühr		
	1—50 kg	51—100 kg	über 100 kg
1—55 km	0,25	0,50	1,00
56—100 „	0,50	1,00	2,00
über 100 „	1,00	2,00	4,00

Allgemeine Bestimmungen.

Das Reisegepäck wird in der Regel nicht abgewogen.

Gepäckfreigewicht wird nicht gewährt. Bei Aufgabe von Reisegepäck ist die Fahrkarte vorzuzeigen.

Die Transportgebühr ist bei der Aufgabe zu bezahlen.

Als Reisegepäck wird in der Regel nur das befördert, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mäntel und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen, ausserdem Musterkoffer von Geschäftsreisenden. Grössere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände werden in der Regel als Reisegepäck nicht befördert.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie solches Gepäck, in welchem Flüssigkeiten oder andere Gegenstände enthalten sind, welche auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Schusswaffen, Schiesspulver und Schiessbaumwolle, leicht entzündbare chemische Präparate und andere Gegenstände gleicher Eigenschaft, dürfen weder als Reisegepäck aufgegeben, noch in die Personenwagen mitgenommen werden.

Jäger und in öffentlichen Diensten stehende Personen können jedoch ihre Schusswaffen und Handmunition mit sich führen.

Die Reisenden können kleinere, leicht tragbare Gegenstände insofern sie den Mitreisenden nicht lästig sind, in den Wagen mitführen, sofern Zoll- und Steuervorschriften solches gestatten. — Es ist jedoch jedem Reisenden gestattet, nur so viel Gepäck in den Wagen mitzunehmen, als auf dem in dem Personenwagen oder seinem Sitzplatze befindlichen Gepäckshalter untergebracht werden kann.

Solche in dem Wagen mitgenommene Gegenstände sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen, und werden hierüber Gepäckscheine nicht ausgegeben.

Solche Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut reglementsmässig ausgeschlossen sind, dürfen auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.

Folgende Artikel als: Butter, Eier, frische Fische und Krebse, Grünzeug und Gemüse, frisches Obst, Schmalz, Milch, Topfen und Käse, Presshefe; ferner Brot, frisches Fleisch, todtes Stechvieh, todtes Geflügel und Wildpret, Nüsse, Haselnüsse, Kastanien und frische Beeren, sowie die leer zurückkehrenden Milchgefässe werden zur Beförderung als Gepäck mit Personen-, Omnibus- und gemischten Zügen selbst in dem Falle aufgenommen, wenn der Aufgeber nicht mit dem Zuge mitreist. An Transportgebühren werden die im Tarife für „Eil- und Frachtgüter“ bezüglich der „ermässigten Eilgüter“ fixirten Frachtsätze eingehoben. Das Gewicht wird auf 10 kg abgerundet.

Reisegepäck, oder als Reisegepäck zu befördernde Lebensmittel, beziehungsweise die zurückgehenden leeren Milchgefässe, ersteres unter Vorzeigung der Fahrkarte, ist spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges aufzugeben, widrigenfalls es nicht aufgenommen wird.

Falls Reisegepäck ausnahmsweise und unter Vorbehalt späterer Expedirung auch unexpedirt mitgenommen wird, so wird solches bis zum Zeitpunkte der ordentlichen Aufnahme als zum Transport aufgegeben nicht angesehen.

Für Reisegepäck, welches Begleiter von lebenden Thieren mit sich führen, ist die entfallende Gepäcksfracht auch dann zu entrichten, wenn das Reisegepäck mit den Thieren in einem und demselben Wagen befördert wird.

Reisegepäck, bezw. als Reisegepäck aufgegebene Lebensmittel, sowie die zurückgehenden leeren Milchgefässe, werden beim Einlangen des Zuges gegen Rückstellung des Gepäcksscheines, beziehungsweise gegen Bestätigung auf dem Recepisse, ausgeliefert.

Werthversicherung.

Im Falle von Werthversicherung ist die Abwage des Gepäcks zu verlangen.

An Wagegebühr ist für jedes Stück 20 kr. zu zahlen.

Bei Werthversicherung von Gepäck, oder als Reisegepäck aufgegebene Lebensmittel, ist ein Frachtzuschlag zu entrichten, welcher für jede angefangene 150 km 2 ‰ des versicherten Betrages beträgt.

Die geringste Gebühr beträgt 10 kr.

Bei Berechnung des Frachtzuschlages findet eine Aufrundung des versicherten Betrages nicht statt.

Bei Ermittlung der zu zahlenden Entschädigung für Verlust oder Beschädigung von abgewogenem Reisegepäck dient im Sinne des Betriebs-Reglements das faktische Gewicht zur Grundlage.

Entschädigung für Verlust oder Beschädigung von nicht abgewogenem Reisegepäck.

Wenn das Reisegepäck ungewogen aufgegeben wird, haftet die Bahn nur für die Stückzahl.

Bei Verlust oder Beschädigung von nicht abgewogenem Reisegepäck wird die seitens der Bahn zu leistende Entschädigung in nachfolgender Weise festgestellt:

a) bei Verlust von Reisegepäck geschieht die Entschädigung auf Grundlage jenes Maximalgewichtes, welches für das betreffende Gepäckstück gezahlten Transportgebühr entspricht, pro Stück jedoch höchstens für 100 kg.;

b) bei Beschädigung von Reisegepäck wird dagegen als Grundlage für die Entschädigung das halbe Gewicht jenes Maxi-

malgewichts angenommen, für welche die Transportgebühr bezahlt wurde.

Bei der Entschädigung wird jedoch von dem in dieser Weise als Grundlage zu dienenden Gewichte das Gewicht des unbeschädigten Reisegepäcks in Abzug gebracht.

Die Entschädigung wird jedoch höchstens für 50 kg geleistet.

Als Entschädigungsbetrag wird in beiden vorerwähnten Fällen im Sinne des Betriebs-Reglements 6 fl. pro Kilogramm angenommen.

Lieferzeit-Interesse-Versicherung.

Die Versicherung des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung, sowie des für dieselbe zu berechnenden Frachtzuschlages wird nach demselben Grundsatze wie bei Werthdeklarationen berechnet.

Der Minimal-Frachtzuschlag beträgt aber in diesem Falle 50 kr.

Die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung muss mindestens eine halbe Stunde vor Abgang jenes Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, in der Aufgabestation angemeldet werden.

Lagerzins.

Für jenes Reisegepäck, welches nicht innerhalb 24 Stunden nach Einlangen in der Bestimmungsstation übernommen, beziehungsweise abgeholt wird, ist per Kollo und Tag 6 kr. Lagerzins zu entrichten. — Bezüglich der Lagerfreiheit eventuell des zu berechnenden Lagerzinses für als Reisegepäck beförderter Lebensmittel und der leeren Milchgeschirre, gelten die für „ermässigte Eilgüter“ bestehenden Bestimmungen.

Konventionalstrafe.

Wer als Reisegepäck solche Gegenstände aufgiebt, die vom Transporte gänzlich oder nur von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen sind, verfällt den durch die Polizeiverordnung oder durch das Strafgesetz festgesetzten Strafen, und hat ausser der Haftung für jeden etwa entstehenden Schaden und zwar auch dann, wenn ein Schaden nicht entstanden ist, für jedes Kilogramm eine schon durch die Auflieferung verwirkte Konventionalstrafe von 6 Gulden zu erlegen.

C. Hunde.

Transportgebühren.

Transportgebühr in Gulden pro Stück incl. Steuer und Manipulationsgebühr		
1—55 km	56—100 km	über 100 km
0,25	**0,50**	**1,00**

Allgemeine Bestimmungen.

Die Gebühren für Hunde müssen bei der Aufnahme berichtigt werden.

Die Hunde müssen mit einem Maulkorbe und einer Anbindeschnur versehen sein.

Schosshunde, insofern seitens der Mitfahrenden gegen die Mitnahme in den Wagen keine Einwendung erhoben wird, sind gebührenfrei.

Werth-Versicherung.

Im Falle einer Deklaration des Werthes werden Hunde nur mittelst Frachtbrief als Eilgut aufgenommen.

Lieferzeit-Interesse-Versicherung.

Bei Lieferzeit-Interesse-Deklaration wird für je 7,5 km und für je angefangene 30 Gulden der ganzen deklarirten Summe ein Frachtzuschlag von $^1/_{10}$ Kreuzer erhoben.

Der Frachtzuschlag wird auf ganze Kreuzer abgerundet.

Der Minimal-Zuschlag beträgt 15 Kreuzer.

Standgeld.

Falls Hunde nach Ankunft in der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, ist die Bahnanstalt nicht verpflichtet, dieselben in Verwahrung zu nehmen. Wenn jedoch die Bahn die Verwahrung derselben übernimmt, so gelangt nach Ablauf von 2 Stunden nach der Ankunft pro Stück und Stunde ein Standgeld von 5 Kreuzern zur Einhebung.

Sonstige lebende Thiere.

Sonstige lebende grössere Thiere werden gegen Beibringung von Frachtbriefen nur als Eil- oder Frachtgut befördert, ausgenommen Vögel, Katzen, Affen und ähnliche Thiere in Schachteln, Vogelbauern und Käfigen.

Tabelle

zur Berechnung des Frachtzuschlages für Werth- und Lieferzeit-[illegible]-Versicherung bei Reisegepäck und als Reisegepäck beförderte Lebensmittel.

[illegible]	Für Entfernung bis									
	150	300	450	600	750	900	1050	1200	1350	1500
	Kilometer									
	Kreuzer									
1	0.2	0.4	0.6	0.8	1	1.2	1.4	1.6	1,8	2
2	0.4	0.8	1.2	1.6	2	2.4	2.8	3.2	3.6	4
3	0.6	1.2	1.8	2.4	3	3.6	4.2	4.8	5.4	6
4	0.8	1.6	2.4	3.2	4	4.8	5.6	6.4	7.2	8
5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
6	1.2	2.4	3.6	4.8	6	7.2	8.4	9.6	10.8	12
7	1.4	2.8	4.2	5.6	7	8.4	9.8	11.2	12,6	14
8	1.6	3.2	4.8	6.4	8	9.6	11.2	12.8	14.4	16
9	1.8	3.6	5.4	7.2	9	10.8	12.6	14.4	16.2	18
10	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20
20	4	8	12	16	20	24	28	32	36	40
30	6	12	18	24	30	36	42	48	54	60
40	8	16	24	32	40	48	56	64	72	80
50	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
60	12	24	36	48	60	72	84	96	108	120
70	14	28	42	56	70	84	98	112	126	140
80	16	32	48	64	80	96	112	128	144	160
90	18	36	54	72	90	108	126	144	162	180
100	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200
200	40	80	120	160	200	240	280	320	360	400
300	60	120	180	240	300	360	420	480	540	600
400	80	160	240	320	400	480	560	640	720	800
500	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000
600	120	240	360	480	600	720	840	960	1080	1200
700	140	280	420	560	700	840	980	1120	1260	1400
800	160	320	480	640	800	960	1120	1280	1440	1600
900	180	360	540	720	900	1080	1260	1440	1620	1800
1000	200	400	600	800	1000	1200	1400	1600	2000	2000

Minimalgebühr { bei Werth-Versicherung 10 kr.
bei Lieferzeit-Interesse-Versicherung 50 kr.

Anlage B

Oesterreichischer Zonentarif vom 16. Juni 1890.

I. Geltungsbereich.

Die Bestimmungen dieses Tarifes sind massgebend für alle Staats- und vom Staate betriebenen Privatbahnen, mit Ausnahme folgender Privat-Lokalbahnen, für welche bis auf Weiteres die bisherigen Tarife derselben in Kraft bleiben, und zwar:

Mährische Westbahn, Vöcklabruck—Kammer, Wels (Haiding)—Aachach, Laibach—Stein, Glaisdorf—Weiz, Lemberg—Belzec (Tomaszów), Kolomeaer Lokalbahnen, Bukowinaer Lokalbahnen.

Bei Berechnung der Transportgebühren werden die Bahnlinien im Geltungsbereiche des Tarifes, insoweit dieselben nicht durch Bahnen getrennt sind, welche nicht im Staatsbetriebe stehen, als ein Netz betrachtet.

Eine Ausnahme hiervon machen nur die nachfolgenden Privatbahnen, rücksichtlich welcher eine Durchrechnung des Tarifes im Verkehre mit anderen Linien nicht stattfindet, sondern die Gebühren bis zu und von dem Uebergangspunkte angestossen werden. Es sind dies die Linien: **Prag (Schmichov)—Obernitz—Brüx—Moldau, Dux-Ladovitz—Ossegg—Bodenbach, Ossegg—Komotau, Haunsdorf—Ziegenhals, Mösel—Hüttenberg, Fehring—Fürstenfeld, Potscherad—Wurzmes, Wittmannsdorf—Ebenfurth.**

II. Bestimmungen über den Personen-Transport.

1. Fahrpreise.

Durch die Bezahlung der Fahrgebühr erwirkt der Reisende keinen Anspruch auf gebührenfreie Beförderung anderen Gepäckes als des Handgepäckes (Siehe III.)

A. Allgemeine Fahrpreise.

Die Fahrpreise werden vorbehaltlich der aus der Zoneneintheilung (II. 1. Alinea 4) sich ergebenden Zuschläge kilometrisch entwickelt, und zwar für III. Klasse mit 1 Kreuzer pro Kilometer und für die II. und I. Klasse mit dem Zwei- und Dreifachen dieser Grundtaxe.

[illegible] für die Klassen [illegible] 50prozentiger Z[illegible]

[illegible] sind sonach pro Kilometer für die Per[illegible] gemischten Züge 2 Kreuzer für die III. Klasse, [illegible] II. Klasse, und 3 Kreuzer für die I. Klasse; [illegible] Schnellzüge 1.5 Kreuzer für die III. Klasse, [illegible] II. Klasse, und 4.5 Kreuzer für die I. Klasse. [illegible] und von jeder Station [illegible] der Haltestelle gleich[illegible] Strecken oder Zonen eingetheilt, innerhalb [illegible] Berechnung des Fahrpreises jede Entfernung bis zum [illegible] dieser Zone gerechnet wird, und zwar:

[illegible]	50 km	in	5 Zonen	à 1	Myriameter	10 km)
[illegible]	30 ..	..	2 ..	à 1½	..	15 ..
	20 ..	als	1 Zone	à 2	..	20 ..
	100 ..	in	4 Zonen	à 2½	..	25 ..

[illegible] 200 km in 12 Zonen eingetheilt.

Die weiteren Entfernungen über 200 km (20 Myriameter) sind [illegible] Zonen à 50 km untertheilt.

Die zu zahlenden Gesammtgebühren sind aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Zone	km	Eine Person: Personen- u. gemischte Züge III.	II.	I.	Eine Person: Schnellzug III.	II.	I.	Zone	km	Eine Person: Personen- u. gemischte Züge III.	II.	I.	Eine Person: Schnellzug III.	II.	I.
		Kr. ö. W. inkl. Stempel								Kr. ö. W. inkl. Stempel					
1	1—10	10	20	30	15	30	45	15	301—350	350	700	1050	525	1050	1575
2	11—20	20	40	60	30	60	90	16	351—400	400	800	1200	600	1200	1800
3	21—30	30	60	90	45	90	135	17	401—450	450	900	1350	675	1350	2025
4	31—40	40	80	120	60	120	180	18	451—500	500	1000	1500	750	1500	2250
5	41—50	50	100	150	75	150	225	19	501—550	550	1100	1650	825	1650	2475
6	51—65	65	130	195	98	195	293	20	551—600	600	1200	1800	900	1800	2700
7	66—80	80	160	240	120	240	360	21	601—650	650	1300	1950	975	1950	2925
8	81—100	100	200	300	150	300	450	22	651—700	700	1400	2100	1050	2100	3150
9	101—125	125	250	375	188	875	563	23	701—750	750	1500	2250	1125	2250	3375
10	126—150	150	300	450	225	450	675	24	751—800	800	1600	2400	1200	2400	3600
11	151—175	175	350	525	263	525	788	25	801—850	850	1700	2550	1275	2550	3825
12	176—200	200	400	600	300	600	900	26	851—900	900	1800	2700	1350	2700	4050
13	201—250	250	500	750	375	750	1125	27	901—950	950	1900	2850	1425	2850	4275
14	251—300	300	600	900	450	900	1350	28	951—1000	1000	2000	3000	1500	3000	4500

Die Einhebung der Fahrpreise erfolgt in der Regel nach vorstehendem Schema und sind hiervon nur die jeweiligen Konkurrenz-Relationen u. dgl. ausgenommen.

Die faktische Eintheilung der Stationen in die Zonen ist aus den in jeder Station ausgehängten Zonenzeigern und Fahrpreistabellen zu entnehmen. Dieselben erscheinen auch gesammelt für das gesammte Netz und sind käuflich zu erlangen.

B. Jahreskarten.

Jahreskarten für sämmtliche Linien, auf welche dieser Tarif Anwendung findet, werden zu den Preisen von 300 fl. für die I. Klasse, 200 fl. für die II. Klasse und 100 fl. für die III. Klasse ausgegeben.

Die Jahreskarten, deren Gültigkeit ohne Rücksicht auf den Tag der Lösung unbedingt am 31. Dezember des betreffenden Jahres erlischt, lauten auf Namen; überdies wird jeder derartigen Karte die beizubringende Photographie ihres Besitzers beigeschlossen und es muss derselbe die Karte auch eigenhändig unterfertigen.

Die besprochenen Karten werden von der k. k. General-Direktion oder in Vertretung derselben von den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direktionen ausgestellt, und können entweder direkt bei den letzteren oder aber durch Vermittlung einer an der zu benutzenden Strecke gelegenen Station bezogen werden.

Die Bestellung der Karten hat unter Beischluss der Photographie (in Visitkartenformat) und des entfallenden Betrages franko zu erfolgen.

Die Ausfolgung der Karte kann im Falle direkter Bestellung bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direktionen binnen 48 Stunden, sonst binnen 4 Tagen nach dem Eintreffen der Bestellung verlangt werden.

Jede Jahreskarte gilt ausschliesslich nur für diejenige Person, auf deren Namen sie lautet; dieselbe berechtigt zur Benutzung aller Personen befördernden, fahrplanmässigen Züge. Eine Ermässigung des Preises der Jahreskarten hat in keinem Falle, also auch dann nicht einzutreten, wenn bei deren Bezug bereits ein Theil des Jahres abgelaufen ist.

C. Ermässigte Fahrpreise.

a) Gebührenfrei werden befördert:

Kinder unter 2 Jahren in Begleitung Erwachsener.

Wenn mehrere Kinder unter 2 Jahren von einer einzelnen Person begleitet werden, so sind nur 2 Kinder gebührenfrei, für die übrigen ist je der halbe Fahrpreis zu entrichten.

b) Zum halben Fahrpreise werden befördert, und zwar:

1. in der jeweilig benutzten Wagenklasse:

a) Kinder im Alter von 2 bis 10 Jahren. Eine weitere Ermässigung tritt für Kinder in den Fällen 2a—e nicht ein.

Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des bei der Revision anwesenden obersten Bahnorganes.

b) Schüler und Schülerinnen aller das Oeffentlichkeitsrecht geniessenden Lehranstalten zum alleinigen Zwecke des Schulbesuches auf Grund von für je ein Schuljahr geltenden Legitimationen. Letztere sind käuflich von den k. k. Bahn - Betriebsämtern und Stationen zu beziehen. Sie enthalten den Namen des Besitzers, die Bezeichnung der zu benutzenden Strecke und Wagenklasse, ferner die von der betreffenden Schuldirektion zu gebende Bestätigung des Schulbesuches; sie müssen von der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direktion, in deren Bereich die zu benutzende Strecke gelegen ist, vidirt sein und sind dem Zugspersonale vorzuweisen. Die Einholung dieser Vidirung kann auch im Wege der Stationen erfolgen.

Diese Legitimationen werden nur für Strecken bis zu 50 km Entfernung ausgegeben.

2. in der III. Wagenklasse der Personenzüge und der gemischten Züge.

a) Arbeiter und Arbeiterinnen (Gesellen, Fabrikarbeiter, Fabrikarbeiterinnen, Handwerkslehrlinge und dgl.). welche sich als dieser Berufsklasse angehörend mit einer vom Arbeitsgeber auszufertigenden und von der Gemeindevorstehung des Wohnortes bestätigten Legitimation ausweisen, auf Entfernungen bis 50 km.

Die Legitimationen haben jeweilig Gültigkeit für die Dauer eines Kalender-Monats und berechtigen mit Ausnahme der Sonntage zu täglichen Fahrten zwischen der Station des Wohnortes und der Station des Arbeitsortes gegen jedesmalige Lösung halber Fahrkarten III. Klasse.

Leicht unterbringliches Handwerkszeug und Speisegeschirr ist als Handgepäck zu behandeln.

Die Legitimation ist stets gleichzeitig mit der gelösten Fahrkarte dem Revisionspersonale vorzuzeigen.

Unausgefüllte Legitimationsscheine werden an die auf obige Begünstigung Anspruch habenden Personen an den Personenkassen ausgefolgt.

b) Arbeiter und Arbeiterinnen bei gemeinsamen Fahrten in grösserer Anzahl, mindestens in solcher von 10 Per-

sonen, sofern sie sich als dieser Berufsklasse angehörend ausweisen, auf Entfernungen über 300 km.

Bei Arbeitertransporten von weniger als 10 Personen kann diese Gebührenberechnung Anwendung finden, wenn die Gebühren für 10 Personen bezahlt werden,

c) Schüblinge,
d) Korrigenden von Zwangsanstalten,
e) Civil-Arrestanten, Sträflinge und deren Eskorte.

Die Eskorte geniesst bei der Rückfahrt dieselbe Begünstigung.

Transporte, auf welche diese Begünstigung Anwendung zu finden hat, müssen mit behördlicher Legitimation versehen sein.

D. Separat-Kupees.

Wenn sich Reisende ganzer Wagen-Kupees bedienen und keine fremden Personen darin aufnehmen wollen, so haben dieselben Fahrkarten der betreffenden Klasse und Zugsgattung für diejenigen Personen, welche das Kupee benutzen, mindestens aber für ein ganzes Kupee I. Klasse 4, für ein ganzes Kupee II. Klasse 6, für ein ganzes Kupee III. Klasse 8; dann für ein Halb-Kupee I. Klasse 2 und für ein Halb-Kupee II. Klasse 3; für ein Halb-Kupee III. Klasse 4 Fahrkarten zu lösen.

Einzelne Wagen-Kupees können nur in jenen Stationen zur sogleichen Benutzung gefordert werden, wo die geeigneten Wagen vorhanden sind. Dieselben müssen jedoch in den Ausgangs-Stationen der Züge wenigstens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges bestellt werden.

In den Zwischen-Stationen kann auf die Beistellung ganzer Wagenabtheilungen mit Sicherheit nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden früher bestellt und bezahlt worden sind. — Dasselbe gilt für einzelne Abtheilungen von Bettwagen oder einzelne Schlafstellen, insofern solche überhaupt zur Disposition gestellt werden können.

Wenn für Züge, welche nur Wagen II. und III. Klasse führen, die Beförderung von Personen in I. Klasse gewünscht wird, kann einem bezüglichen Ansuchen unter der Bedingung Folge gegeben werden, dass mindestens die Gebühren für sechs, d. i. für die in einem Kupee I. Klasse vorhandenen Sitzplätze, bezahlt werden, die Bestellung selbst aber 24 Stunden früher erfolgt.

Kinder unter zwei Jahren, deren Beförderung gebührenfrei erfolgt, sind gar nicht, und Kinder zwischen 2 und 10 Jahren als halbe Personen in Anschlag zu bringen.

Die Mitnahme von Hunden in bezahlte Kupees ist nach Entrichtung der Gebühren gestattet.

E. Separatwagen (Salon-, gewöhnliche Personen- und Krankenwagen).

Auf Verlangen der Reisenden werden in den Ausgangs-Stationen des Zuges ganze Wagen in Bereitschaft gehalten; sie müssen jedoch wenigstens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges bestellt werden.

In den Zwischen-Stationen kann auf die Beistellung ganzer Wagen mit Sicherheit nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden früher bestellt und bezahlt worden sind.

Dasselbe gilt für Salon- und Bettwagen, insofern solche überhaupt zur Disposition gestellt werden können.

Die bei der Miethung ganzer Wagen zu erfolgenden Fahrkarten werden mit dem Stempel „Kupee“ bezeichnet und müssen auf Verlangen der Kondukteure zusammen vorgewiesen werden, widrigenfalls auch anderen Reisenden in diesen Wagen Plätze angewiesen werden können.

Für die Benutzung von Salon- oder sonstigen Personenwagen sind Fahrkarten I. Klasse der betreffenden Zugsgattung für diejenigen Personen, welche den Wagen benutzten, mindestens jedoch für 9 Personen per Wagen zu lösen. — Für Salonwagen auf der Strecke Lambach-Gmunden (Seebahnhof) sind in minimo 6 Fahrkarten I. Klasse zu lösen.

Personen, welche durch Krankheit oder andere Gründe an der Benutzung gewöhnlicher Personenwagen verhindert sind, werden auf Verlangen und, wenn es thunlich ist, in gedeckten Güterwagen mit ihrem Bette nebst einem in demselben Wagen mitreisenden Begleiter gegen Entrichtung der für 6 Fahrkarten I. Klasse entfallenden Gebühren befördert. Weitere in demselben Wagen Platz nehmende Begleiter haben Fahrkarten III. Klasse zu lösen.

Alle zur Bequemlichkeit und Nothdurft des Erkrankten während des Transportes nöthigen Gegenstände, welche jedoch immer von der Partei selbst beigestellt werden müssen, können in den Wagen ohne weitere Gebühren-Entrichtung Platz finden. Für das weiter mitzunehmende Reisegepäck, als Koffer, Reisesäcke Hutschachteln etc. ist die entfallende Gebühr zu entrichten.

Die Bestellung von Krankenwagen hat 24 Stunden vor Abgang des zu benutzenden Zuges zu erfolgen, und ist ein Angeld von 4 fl. 80 kr. Noten per Wagen zu erlegen. Die entfallenden Gebühren sind vor Antritt der Reise zu berichtigen, wobei das erlegte Angeld berücksichtigt wird.

Im Falle die P[illegible] von den Wagen keinen Gebrauch machen sollte, so verfällt [illegible] Angeld.

Die Beförd[illegible] nkenwagen mit Schnellzügen findet nicht statt.

F. Separat-Personenzüge.

Ausser den öffentlich kundgemachten regelmässigen Fahrten werden auf Verlangen auch Separatfahrten eingeleitet, wenn diese in den Hauptstationen wenigstens zwei Stunden und in den übrigen Stationen einen Tag vor Abgang desjenigen regelmässigen Zuges angemeldet werden, welcher unmittelbar vor dem beabsichtigten Separatzuge nach der Station verkehrt, bis zu welcher der Separatzug gewünscht wird.

Die Bestellung eines Separatzuges wird nur dann angenommen, wenn es die Verkehrsverhältnisse zulassen.

Der Fahrpreis für einen Separat-Personenzug ist aus dem nachfolgenden Tarife zu entnehmen und muss bei Bestellung des Zuges im Voraus erlegt werden.

Bei Separat-Personenzügen wird in allen Fällen, auch wenn mehr als eine Lokomotive verwendet werden muss, nur die Gebühr für eine Lokomotive berechnet.

Der Tarif wird kilometrisch berechnet und zwar:

für die Lokomotive mit . . .	60 kr. per Kilometer
für jede Achse eines auf Verlangen beigestellten Salon- oder Personenwagens mit .	20 „ „ „
und für jede Achse eines anderen auf Verlangen oder zufolge bahnpolizeilicher Bestimmung beigestellten Wagens mit	10 „ „ „

Als Wartegebühr über die bestimmte Abfahrtszeit werden für jede halbe Stunde 40 Gulden erhoben. Die Stempelgebühren sind in diesen Tarifsätzen inbegriffen.

In minimo werden 2 Gulden pro Kilometer eingehoben. Stellt sich jedoch die Gesammtgebühr für einen Separatzug niedriger als 45 Gulden, so werden als Minimalgebühr 45 Gulden erhoben.

Werden auf ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete, dem eigenen Bestande der Verwaltung nicht angehörige Wagen gestellt, deren Zulassung übrigens von einer Vereinbarung mit der Verwaltung und von deren Ermessen abhängig ist, so sind neben der den fremden Eigenthümern zu zahlenden Wagenmiethe die Transportkosten der Wagen auf Strecken, welche der Separatzug nicht befährt, mit 0,035 Gulden per Achse und Kilometer besonders zu erstatten.

Für den Rücktransport der leeren Wagen wird nichts berechnet.

Werden Separat-Personenzüge für die Nachtzeit auf Bahnstrecken, auf welchen ein regelmässiger Nachtdienst nicht eingerichtet ist, und deshalb eine Bewachung der Bahn nicht stattfindet,

bewilligt, so sind die Kosten für die Bewachung der Bahn ausserhalb der gewöhnlichen Dienstzeit mit 1 Gulden Noten per Kilometer besonders zu vergüten.

Wenn die zu zahlende Gesammtgebühr für die mit einem Separat-Personenzuge zu befördernde Anzahl von Personen, Thieren und sonstigen Beförderungs-Gegenständen nach dem allgemeinen Tarife sich höher stellen sollte, als nach obigen Preisen berechnet, so tritt in diesem Falle die Zahlung nach dem allgemeinen Tarife ein.

Die Abfahrtzeit wird von dem Vorstande der Ausgangs-Station bestimmt und muss eingehalten werden, widrigenfalls die Wartegebühr noch vor Abgang des Separatzuges entrichtet werden muss.

Ob und wie lange der Separatzug nach Ablauf der Abfahrtzeit bereit gehalten werden kann, hängt von den jeweiligen Verkehrsverhältnissen ab, und entscheidet hierüber der Vorstand der Ausgangsstation. In keinem Falle aber wird der Separatzug längere Zeit zur Abfahrt bereit gehalten, als das Wartegeld die Höhe der erlegten Gebühr erreicht hat, ausgenommen, es würde die Gebühr neuerlich entrichtet.

Im Falle der Abbestellung eines Separat-Personenzuges werden die für denselben entrichteten Gebühren nach Abzug der der Bahnanstalt erwachsenen Kosten, unbeschadet jedoch der allenfalls bereits verfallenen Wartegebühr zurückerstattet.

2. Verbot direkter Fahrt mit zwei oder mehreren Zonenkarten.

Die Verminderung des Fahrpreises für eine direkte (d. i. ununterbrochene) Fahrt durch Zuhülfenahme zweier oder mehrerer auf geringere Entfernungen lautender Zonenkarten an Stelle der für eine solche Fahrt vorgesehenen normalen Karte ist nicht gestattet und muss die für die direkte (d. i. ununterbrochene) Beförderung tarifmässig vorgesehene Fahrtaxe, eventuell einschliesslich des nach dem Ende der Zone, in welcher die Reiseziel-Station liegt, berechneten Zuschlages unter allen Umständen entweder vorhinein beim Antritte der Fahrt oder im Falle der rechtzeitig angezeigten Verlängerung derselben mittelst Nachzahlung vollständig entrichtet werden.

Der Versuch einer solchen Verminderung des Fahrpreises für eine direkte (d. i. ununterbrochene) Fahrt mittelst zweier oder mehrerer auf geringere Entfernungen lautender Zonenkarten wird als eine Umgehung des publizirten Tarifes angesehen und wird gegen den betreffenden Reisenden, als nicht im Besitze einer für die ganze direkte Fahrt vorgeschriebenen, d. i. gültigen Fahrlegitimation befindlich, das in II. 8 vorgesehene Verfahren eingeleitet.

3. Einsteigen ohne Fahrkarte.

Zeigt ein Reisender gleich beim Einsteigen in den Personenwagen unaufgefordert dem Kondukteur an, dass er wegen Verspätung keine Fahrkarte mehr habe lösen können, so hat derselbe, wenn er überhaupt zur Mitfahrt zugelassen wird, einen um 50 Kreuzer Noten erhöhten Fahrpreis zu zahlen.

Die Einhebung dieser Mehrgebühr hat jedoch dann zu entfallen, wenn Reisende in einer Einbruchs- oder Abzweigestation mit einem Anschlusszuge ankommen und entweder in Folge Verspätung eines solchen Zuges oder überhaupt wegen zu kurzer Zeit zwischen der Ankunft des Anschlusszuges und dem Abgange des weiter zu benutzenden Zuges neue Fahrkarten nicht mehr an der Kasse lösen konnten.

4. Versäumniss der Abfahrtszeit.

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt hat, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.

Demselben ist jedoch gestattet, auf Grund der gelösten Fahrkarten mit einem am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge zu reisen, sofern er seine Fahrkarte ohne Verzug dem Stationsvorstande vorlegt und mit einem Vermerk über die verlängerte Gültigkeit versehen lässt.

5. Fahrtunterbrechung.

Der Reisende ist berechtigt, während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen, um mit einem, am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge dahin weiter zu reisen.

Zu einer solchen Unterbrechung der Fahrt ist jedoch der Reisende verpflichtet, wenn der Zug in der Bestimmungsstation des Reisenden fahrplanmässig nicht anhält, in welchem Falle er spätestens in der letzten Haltestation auszusteigen hat.

Bei allen Fahrtunterbrechungen haben die Reisenden sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorstande ihre Fahrkarte vorzuzeigen und dieselbe mit dem Vermerke der verlängerten Gültigkeit versehen zu lassen. Eine spätere Anmeldung darf unter keinen Umständen berücksichtigt werden.

6. Uebertritt in höhere Wagenklassen oder in Schnellzüge.

Der Uebertritt aus einer niederen in eine höhere Wagenklasse ist gegen Aufzahlung der entfallenden Gebührendifferenz insoweit zulässig, als Plätze der höheren Klasse vorhanden sind. Ebenso ist der Uebertritt mit einer für eine niedere Zugskategorie

gültigen Fahrkarte in Schnellzüge gegen Zahlung der entsprechenden Gebührendifferenz gestattet.

Der Uebertritt in eine höhere Wagenklasse mit Jahreskarten ist gegen normale Nachzahlung gestattet und werden die Karten als für jene Zugsgattung gültig anerkannt, bei welcher der Uebertritt in die höhere Wagenklasse erfolgt.

7. Weiterfahrt mittelst Nachzahlung.

Der Reisende, welcher mit dem gleichen Zuge weiter fahren will, für welchen seine Fahrkarte lautet, hat für die weitere Strecke jenen Differenzbetrag zu bezahlen, der sich ergiebt zwischen dem bezahlten Fahrpreise und dem Fahrpreise von der ursprünglichen Ausgangsstation nach der neugewählten Absteigestation.

In diesem Falle ist jedoch der Reisende verpflichtet, diese seine Absicht vor der Erreichung der seiner Karte entsprechenden Endstation dem Kondukteur mitzutheilen, widrigenfalls der Reisende rücksichtlich der über die Endstation seiner Fahrkarte gemachten Reise als ohne Fahrkarte befunden betrachtet und gegen ihn die bezügliche Strafbestimmung in Anwendung gebracht wird.

8. Verfahren gegen Reisende ohne Fahrkarte oder mit ungültiger Fahrkarte.

(§ 14 des Betriebs-Reglements.)

Wenn ein Reisender ohne Fahrkarte oder mit einer ungültigen beziehungsweise auf den Namen einer andern Person lautenden Fahrkarte betroffen wird, so hat er für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke, und wenn die Einsteigestation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen werden kann, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen für den betreffenden Zug bestehenden Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 3 Gulden Noten zu entrichten.

Wenn ein Reisender in einer höheren Wagenklasse getroffen wird, als für welche seine Fahrkarte lautet, so hat derselbe die doppelte Differenz zwischen den Gebühren für die betreffenden zwei Wagenklassen für die ganze von ihm in der höheren Klasse zurückgelegte Strecke, und wenn nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen werden kann, von welcher Station ab die höhere Wagenklasse benutzt worden ist, die doppelte Differenz für die ganze Strecke von der Verkaufsstation der in seinen Händen befindlichen Fahrkarte, beziehungsweise von der Grenzstation, wenn die Fahrkarte auf einer fremden Anschlussbahn gelöst wurde, mindestens aber den Betrag von 3 Gulden Noten zu bezahlen.

9. Rückzahlung von Fahrgebühren.

Eine Rückzahlung von Fahrgebühren findet nur in folgenden Fällen statt:

a) Wenn einem Reisenden der der gelösten Fahrkarte entsprechende Platz nicht angewiesen werden kann, und derselbe eine niedrigere Klasse nicht benutzen will. Will jedoch der Reisende eine niedrigere Wagenklasse wegen Platzmangels in der höheren Klasse benutzen, so hat derselbe nur auf Rückerstattung der entfallenden Gebührendifferenz Anspruch.

b) Wenn Personen wegen sichtlicher Krankheit oder aus anderen Gründen von der Mit- oder Weiterreise ausgeschlossen werden. In einem solchen Falle findet eine Rückzahlung der Fahrgebühren nur für die nichtdurchfahrene Strecke statt.

c) Wenn der Zug, für welchen eine Fahrkarte gelöst wurde, unterbleibt oder dessen Fahrt unterbrochen wird. Auch hier greift eine Gebührenrückzahlung nur für die nichtdurchfahrene Strecke Platz.

Eine Rückvergütung eines Theiles des für die Jahreskarten erlegten Betrages kann nur im Falle des Todes des Kartenbesitzers und in Fällen unerwarteten Wechsels des Wohnortes des Kartenbesitzers eintreten, sofern hierdurch die Ausnutzung der Karte unmöglich gemacht wird, in beiden Fällen, wenn die Karte innerhalb der ersten 3 Monate der Gültigkeit zur Verfügung gestellt wird, in der Höhe von zwei Dritteln des bezahlten Betrages; wenn die Karte innerhalb des 4. bis 6. Gültigkeitsmonats zurückgestellt wird, in der Höhe von einem Viertel des bezahlten Betrages.

Für zu späteren Terminen zurückgestellte Karten tritt eine Entschädigung nicht ein und werden bei den Berechnungen angefangene Monate stets als voll angenommen.

III. Bestimmungen über den Gepäcktransport.

Kleine, leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, nach Massgabe des Verhältnisses der gezahlten Plätze zu dem in den Gepäckshältern verfügbaren Raume von den Reisenden im Wagen mitgeführt werden, sofern Zoll- und Steuervorschriften solches gestatten. Solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen und von der Bezahlung einer Gebühr befreit.

Alles andere Gepäck wird nur gegen Gebührenentrichtung auf Grund des Tarifes zur Beförderung übernommen.

1. Gepäcktarif und allgemeine Bestimmungen.

Für 10 kg Gepäck und für jedes Kilometer sind inklusive der Stempelgebühr 0,2 kr. zu entrichten.

Die Einhebung einer Manipulations- oder Aufsichtsgebühr findet nicht statt.

Als geringste Gepäckgebühr werden inklusive Stempelgebühr 10 kr. Noten eingehoben.

Die entfallenden Gepäckgebühren müssen gleich bei der Aufgabe berichtigt werden, widrigenfalls die Beförderung des Gepäcks unterbleiben würde.

Als Reisegepäck wird nur, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergl. befördert. Ausserdem werden bis auf Weiteres die Musterkoffer der Geschäftsreisenden nach den Bestimmungen für Reisegepäck behandelt.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Schusswaffen, Schiesspulver und Schiessbaumwolle, leicht entzündbare chemische Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft dürfen weder als Reisegepäck aufgegeben, noch in die Personenwagen mitgenommen werden. Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist die Mitführung von Handmunition gestattet.

Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut reglementsmässig ausgeschlossen sind, dürfen auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.

Die Mitnahme des Gepäcks, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges in die Gepäckexpedition eingeliefert ist, kann nicht beansprucht werden.

Wird ausnahmsweise und unter Vorbehalt späterer Behandlung in dringenden Fällen Gepäck auch uneingeschrieben mitgenommen, so wird solches bis zum Zeitpunkte der Einschreibung als zum Transporte aufgegeben nicht angesehen. Dasselbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen.

Für Gepäck, welches Begleiter von Transporten lebender Thiere mit sich führen, ist die entfallende Gepäckfracht selbst dann zu entrichten, wenn dasselbe mit den Thieren in einem und demselben Wagen befördert wird.

Das Reisegepäck wird beim Einlangen des Zuges in der betreffenden Station gegen Rückstellung des Gepäckscheines (Rezepisse), welche die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

